



БЕЗОПАСНЫЕ И
КАЧЕСТВЕННЫЕ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ДОРОГИ

Реализация
национального проекта
**«БЕЗОПАСНЫЕ
И КАЧЕСТВЕННЫЕ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»**

Выпуск 1

Информационное агентство «ТехИнформ»



Заседание Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения

ПРЕЗИДЕНТСКИМ КУРСОМ НА РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ



«Мы серьезно обновили федеральные автомобильные трассы. Теперь нужно привести в порядок региональные и местные дороги».

**Президент России В. В. Путин
(из Послания Федеральному собранию
1 марта 2018 года)**

Идея сформировать национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» фактически впервые была озвучена при вступлении Владимира Путина в обязанности Президента на новый срок, в рамках Послания Федеральному собранию. Глава государства отметил, что в предыдущие годы удалось в значительной степени привести в порядок федеральные трассы, но с региональными дело обстоит хуже, и тем более «вообще никуда не годится» местная дорожная сеть.

«Обращаюсь к руководителям регионов и городов: состояние дорог должно быть постоянно в центре вашего внимания, — сказал Президент. — Нужно наращивать качество и объемы дорожного строительства, использовать для этого новые технологии и решения, инфраструктурную ипотеку, контракты жизненного цикла. И, конечно, наша важнейшая задача — повысить безопасность на дорогах, до минимума снизить смертность в результате ДТП».

Напомним, что тогда же, в Послании Федеральному собранию, Владимир Путин заявил о необходимости в предстоящие шесть лет практически удвоить расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог России, направив на эти цели более 11 трлн рублей (из всех возможных источников).

Целевые показатели, которые в результате предстоит достигнуть, были конкретизированы и документально закреплены Указом Президента России от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». В частности, Владимир Путин предписал Правительству РФ сформировать до 1 октября 2018 года национальный проект по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог.

Основными целями, достижение которых необходимо обеспечить к 2024 году, являются: увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50% (относительно конца 2017 года); снижение доли дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10%; снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза; снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза — до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году — стремление к нулевому показателю).

В число дополнительных задач входит доведение в крупнейших городских агломерациях доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, до 85%. Акцент сделан и на других аспектах, таких как: применение новых механизмов развития и эксплуатации дорожной сети, включая использование контрактов жизненного цикла, наилучших технологий и материалов, внедрение автоматизированных технологий организации движения и контроля соблюдения ПДД.

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», разработанный Минтрансом России совместно с заинтересованными органами исполнительной власти, был утвержден 24 декабря 2018 года. Напомним, в его состав включены четыре федеральных проекта: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», «Автомобильные дороги необщего пользования Минобороны России». Общие затраты на реализацию нацпроекта запланированы в объеме почти 4,8 трлн рублей.

Мероприятия национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», наряду с транспортной частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, стали основой деятельности Минтранса России на период до 2024 года.



СОДЕРЖАНИЕ

Издатель

ООО «Информационное
агентство «ТехИнформ»

Редакция:

Главный редактор

Регина Фомина

Редактор

Сергей Зубарев

Выпускающий редактор

Людмила Алексеева

Дизайнер, бильд-редактор

Лидия Шундалова

Руководитель службы отраслевой аналитики

Неля Кокина

Руководитель службы внешних коммуникаций

Наталья Алхимова

Корректор

Мила Дмитриева

Адрес редакции: 192 007, Санкт-Петербург,
ул. Тамбовская, 8, лит. Б, оф. 35
Тел.: (812) 490-47-65; (812) 905-94-36,
+7 (931) 256-95-96
office@techinform-press.ru
www.techinform-press.ru

Подписано в печать: 31.12.2019

Заказ №

Отпечатано: ООО «Премиум Пресс»,
г. Санкт Петербург, ул. Оптиков, д. 4

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

Евгений Дитрих об итогах первого года
и новых перспективах БКАД 4

ЧЕЧЕНСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Чеченскими дорогами в лидеры отрасли 10

На пути к лучшим дорогам России 20

«СпецДорСтрой» и победное
продвижение БКАД
в Чеченской Республике 22

РЕСПУБЛИКА ИНГУШЕТИЯ

Батыр Хаматханов: «Мы завершили работы
досрочно» 28

СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ

Владимир Владимиров: «Дорожный нацпроект —
это возможность делать жизнь людей лучше»... 30

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ

Кубанские темпы опережения
(интервью с А.Л. Переверзевым) 34

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Нормативность, безопасность,
модернизация 39

БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

В приоритете — муниципальные объекты
(интервью с С.В. Евтушенко) 44

КУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

Р. Старовойт. Участие в БКАД —
один из приоритетов развития
региона 48

Н. Феоктистов.

Успешное применение
Topcon SmoothRide
в нацпроекте «БКАД» 52

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

Об ориентирах
и новациях лидера
финансирования
(интервью с П.Н. Саватеевым) 56



РЕСПУБЛИКА ТАТАРСТАН

От малых деревень до Большого Казанского кольца (интервью с А.В. Чукиным) 62

ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Евгений Моисеев: «Где живут люди, каждая дорога важна» 66

ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Инициативы реализуемы, план перевыполнен 70

ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ

Дорожные приоритеты Верхневолжья 74

НОВГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

Станислав Шульцев: «Задача — повышение качества жизни» 78

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

На подходах к Северной столице 82

УДМУРТСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Александр Бречалов: об успехах БКАД на фундаменте БКД 84

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

От первых успехов к росту финансирования 88

Александр Бурков: «В планах — больше 1000 километров» 90

АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

Александр Дементьев: в Алтайском крае обновится более 200 дорожных объектов 94

СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Василий Старков: «Мы ставим амбициозные цели» 98

МОСТОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Мостовая программа: регионам — триллион 102

Инновации в импортозамещении для мостовых конструкций (интервью с С.А. Шульманом; ГК «Стройкомплекс-5») 106

ТЕХНОЛОГИИ, МАТЕРИАЛЫ

Реализацию нацпроекта — на научную основу 110

ТН-Инжиниринг: комплексный подход к строительству безопасных и качественных дорог (интервью с С.Н. Дубляженко) 114

А. Сорокин и др. «Полиэпор»: инновация для экологии и дорог (АО «Энерготекс») 118

ХК «Пигмент» — лидер импортозамещения ЛКМ 122

Строительная фирма «Континент»: надежный асфальтобетон для Сибири 124

Светотехнические новации для БКАД (ГК «АМИРА») 126

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Участники реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 128

Предварительным итогам первого года реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» был посвящен Правительственный час, проведенный 25 ноября под руководством Председателя Совета Федерации Валентины Матвиенко. С основным докладом по теме выступил руководитель нацпроекта — министр транспорта России Евгений Дитрих, который рассказал не только о результатах проделанной работы, но и о планах на следующий год, а также об идее включить в состав БКАД пятый федеральный проект, призванный привести в порядок мосты в регионах.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ОБ ИТОГАХ ПЕРВОГО ГОДА И НОВЫХ ПЕРСПЕКТИВАХ БКАД



ДОРОЖНАЯ СЕТЬ

Евгений Дитрих напомнил, что в 2019 году в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» доля дорог регионального значения, соответствующая нормативным требованиям, должна вырасти до 44,1% и составить 218 тыс. км.

Для городских агломераций аналогичный плановый показатель — 46%, но, по предварительным оценкам субъектов РФ, он может превысить 60%. «Поработали качественно», — подчеркнул министр.

Еще одной задачей федерального проекта, напомнил Евгений Дитрих, является сокращение количества точек аварийности, мест концентрации ДТП до 50% от уровня 2017 года, то есть вдвое. К концу 2019 года этот показатель должен снизиться на 8,3%.



Участниками национального проекта по дорогам стали 83 региона и 104 городские агломерации в них, а в общем — почти все жители нашей страны.

В структуре нацпроекта — четыре федеральных проекта. Первый, «Дорожная сеть» — самый капиталоемкий. Из 126 млрд федеральных денег, выделенных на весь нацпроект в этом году, на «Дорожную сеть» пришлось 111,2 млрд рублей. Весь объем дорожных работ в регионах осуществлялся в рамках этого федерального проекта. Его основная цель — повысить протяженность качественных дорог, находящихся в нормативном состоянии. Ремонтируются не только улицы в агломерациях, но и наиболее востребованные региональные дороги. Не менее половины региональных трасс должны находиться в нормативном состоянии к 2024 году. 50,9%, если быть точным. И не менее 85% улиц в агломерациях.

Второй федеральный проект — «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» — предусматривает

ряд структурных, нормативных и организационных изменений в системе управления дорожным хозяйством в целом.

Третий федеральный проект — «Безопасность дорожного движения» — реализуется МВД России и нацелен на снижение смертности в дорожно-транспортных происшествиях. В 3,5 раза нужно снизить число погибших к 2024 году.

Поставлена очень амбициозная и важная цель.

Наконец, четвертый федеральный проект — «Автомобильные дороги Минобороны России» — реализуется военными для приведения в порядок ведомственных дорог. Реализация его мероприятий осуществляется в соответствии с запланированным графиком и опасений у нас не вызывает.

**Министр транспорта РФ Евгений Дитрих
(из выступления на Правительственном часе
25 ноября 2019 года)**

Работы выполнялись в 83 субъектах РФ на более чем 6,9 тыс. объектах, часть которых (1015) стали переходящими на 2020 год. Укладка верхних слоев дорожной одежды в целом была закончена на 97% (124 млн м² из плановых 128 млн). Общий процент кассового исполнения на 25 ноября составлял 83,3 % (более 90 млрд рублей из выделенных на «Дорожную сеть» 111,2 млрд). Также в соответствии с распоряжением Правительства от 8 ноября 2019 года в субъекты РФ до конца текущего года из федерального бюджета поступят иные межбюджетные трансферты на сумму 14,7 млрд рублей.

Евгений Дитрих особо отметил регионы, ставшие лидерами по выполнению всех ремонтных работ, включая финишную укладку асфальтобетона. Это Белгородская, Самарская, Пензенская, Том-

ская, Новгородская, Мурманская, Ивановская области, Удмуртская и Чеченская Республики. Всего работы были завершены или находились на финальной стадии в 70 субъектах РФ. Семь регионов на 25 ноября выполнили около 90% плана и только шесть — менее 80%.

В рамках нацпроекта также реализуются 18 капиталоемких мероприятий. По 15 из них заключены контракты и развернуты работы. Евгений Дитрих отметил некоторые из этих важных для регионов объекты: «В Самарской области идет реконструкция автодороги Тольятти — Ягодное. Строятся Западный обход Иваново, Восточный обход Тулы и обход Рузаевки в Мордовии. Ведется реконструкция мостов через Десну в Брянске и реку Белая в Уфе.



В Кургане реконструируется аварийный путепровод по пр. Машиностроителей, в Иркутске — путепровод на ул. Джембула».

Ведется работа и с «отстающими». Главы субъектов РФ проинформированы, что рассмотрение вопросов дополнительного финансирования в будущих периодах поставлено в прямую зависимость от выполнения запланированной программы мероприятий БКАД и достижения целевых показателей в этом году.

«Но одними только жесткими мерами задачу не решить, — подчеркнул министр. — Совместно разбираемся в причинах отставания. В большинстве случаев это связано с недостаточным уровнем квалификации специалистов региональных проектных команд и региональных подрядчиков».

Евгений Дитрих напомнил, что еще для контроля выполнения приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2017 году Минтранс начал внедрять электронную систему оперативного управления «Эталон». Однако даже организовать в нее загрузку достоверной информации для ряда регионов оказалось проблемой.

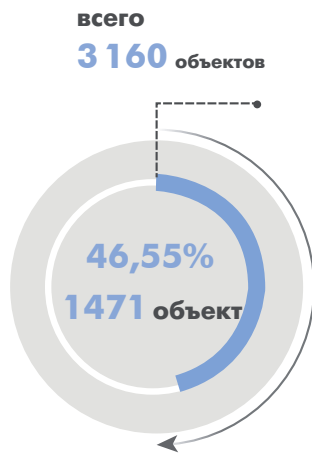
Вместе с тем, заверил министр, несмотря на отставание некоторых субъектов РФ, показатели национального проекта в целом по стране в 2019 году будут выполнены, а по ряду позиций — даже улучшены по сравнению с первоначальным планом.

Что касается подготовки к следующему дорожно-строительному сезону, то на 25 ноября регионы уже заключили контракты на 966 объектов. Цель — до конца года иметь не менее 60% контрактованных объемов предстоящих работ. «До марта регионам и городам нужно провести торги по всем объектам. Все условия для этого созданы», — подчеркнул министр.

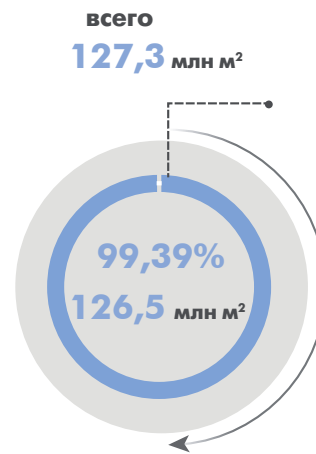
ОБЩЕСИСТЕМНЫЕ МЕРЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

По реализации второго федерального проекта — «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» — успехи на сегодняшний день очевидны и бесспорны. Прежде всего, с опережением выполняется задача по созданию Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. «Прототип реестра создан и функционирует, — отметил Евгений Дитрих. — Доля заключенных в этом году контрактов, в которых используются новые технологии, уже составляет

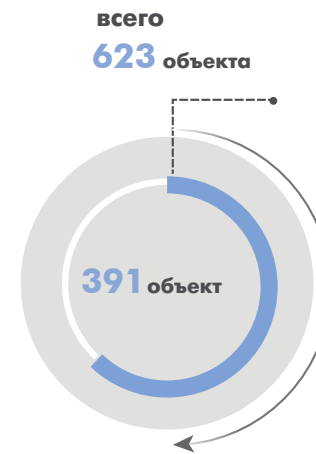
1. Количество законтрактованных объектов 2020 года



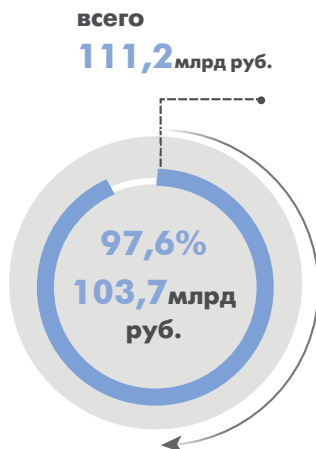
2. Укладка верхнего слоя дорожного покрытия на объектах 2019 года



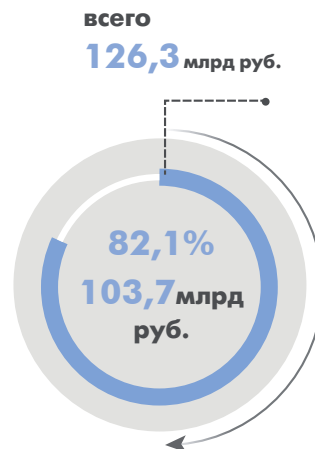
3. Количество объектов, на которых выполняются мероприятия по снижению мест концентрации ДТП в целях достижения показателя национального проекта



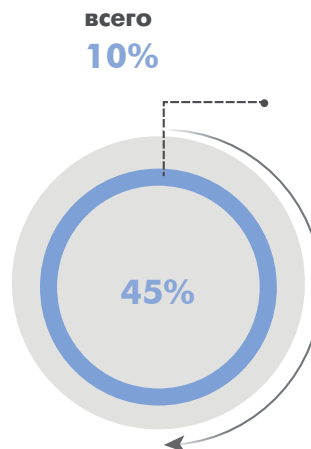
4. Освоение ИМБТ (федеральный проект «Дорожная сеть»). Объем ИМБТ, предусмотренный заключенными соглашениями на 2019 год



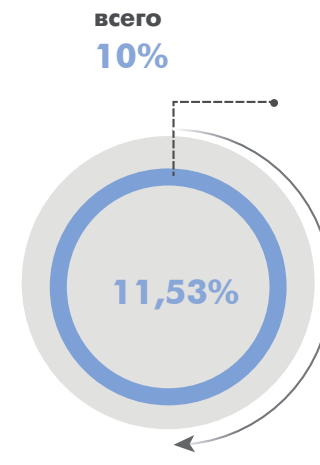
5. Освоение ИМБТ (федеральный проект «Дорожная сеть»). Объем ИМБТ с учетом РП РФ №2640-р и нераспределенных средств на сумму 347,87 млн руб.



6. Доля госконтрактов, предусматривающих использование новых технологий и материалов



7. Доля госконтрактов, на принципах КЖЦ



43%, при плановом целевом показателе 10%». Уходящий год также знаменуется завершением работ по созданию второго этапа реестра. В него включается свыше 300 новых актуальных технологий выполнения дорожных работ.

В рамках «Общесистемных мер развития дорожного хозяйства» также продолжается работа над совершенствованием нормативно-технической базы. Так, до 2024 года должно быть поэтапно разработано и актуализировано более 130 стандартов.

В 2019 году перевыполнен план по установке камер фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения – почти 12,5 тыс. (предусматривалось немногим более 9 тыс.) По словам министра, в этом появилась объективная необходимость. Негативный парадокс заключается в том, что к хорошим дорогам тоже надо привыкнуть. На отремонтированных и приведенных к нормативу участках региональных трасс местные водители стали ездить быстрее, нередко превышая скорость. В результате в нескольких субъектах РФ возросла аварийность, что, соответственно, препятствует достижению целевых показателей другого федерального проекта – «Безопасность дорожного движения». А предупреждение о наличии камер фото-, видеофиксации побуждает снижать скорость и вообще не нарушать ПДД.

Первые шаги в реализации этой масштабной программы, однако, вызвали ряд претензий со стороны водителей. Минтранс признал, что часть поставленных ими вопросов носит системный характер, и совместно с МВД разработал методику определения мест размещения камер. По итогам апробации системы будут подготовлены предложения об утверждении ее в виде постановления Правительства РФ. Применение методики должно упорядочить использование камер и сориентировать региональные власти именно на профилактику аварийности, а не на взимание штрафов как самоцель.

«В течение года постоянно ведем работу по оптимизации проекта, учету предложений всех его участников, – продолжил Евгений Дитрих. – Создан Общеотраслевой центр компетенций; на его площадке собираем вопросы проектных команд, готовим разъяснения и методические указания, ведем консультационную поддержку участников проекта».

В рамках «Общесистемных мер» также важным является переход на уровень межсубъектного планирования. Суть заключается в том, чтобы ремонт дороги, проходящей через несколько субъектов РФ, не затормаживался на границе одного из них, таким образом, растягиваясь на два-три года на одном и том же маршру-

те. Новые принципы закладываются в региональные программы работ уже на 2020 год.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в 2019 году разработан и уже частично принят ряд законодательных инициатив для совершенствования исполнения административных наказаний, контроля состояния автомобилей и дорог, усиления ответственности водителей за грубые нарушения ПДД. Введены государственные стандарты, устанавливающие классификацию и технические требования к разметке и правила производства дорожных работ. Подготовлены к утверждению требования в части применения технических средств организации движения.

Идет масштабное оснащение сотрудников ГИБДД патрульными автомобилями, укладками для оказания первой помощи, средствами измерения технического состояния транспортных средств и эксплуатационного состояния дорог.

По этому федеральному проекту, входящему в зону ответственности МВД России и ГИБДД, реализуется еще ряд мероприятий.

«В результате всех усилий ситуация в сфере безопасности дорожного движения улучшается, основные показатели аварийности снижаются», – доложил Евгений Дитрих. По итогам 10 месяцев количество ДТП снизилось на 3,5%, число раненых – на 2,9%, погибших – на 9,4%. Это в целом. Однако в 35 регионах те или иные показатели аварийности ухудшились.

По словам главы Минтранса, субъектам РФ в 2020 году необходимо обратить особое внимание на реализацию инженерно-технических мероприятий по повышению безопасности движения пешеходов, контролю скорости транспортных потоков, предупреждению столкновений транспортных средств и их опрокидываний. Исходя из того, что самыми тяжелыми из всех ДТП являются лобовые столкновения, Росавтодором совместно с регионами разрабатывается план по установке барьерных ограждений на трех- и четырехполосных трассах.

Министр также отметил, что регионы должны предусмотреть мероприятия по увеличению протяженности участков дорог, оборудованных искусственным освещением, по устройству в населенных пунктах тротуаров для исключения наездов на пешеходов в темное время суток.

Для сокращения аварийности при перевозке пассажиров автотранспортом Минтранс совместно с МВД разработал проект Концепции совершенствования системы контроля перевозок пассажиров и грузов. Предусматриваются новые решения на базе современных возможностей техники и цифровых технологий. Проект готовится к общественному обсуждению.

Евгений Дитрих в ходе доклада также поставил ряд общих вопросов по обеспечению реализации БКАД. С учетом задач, стоящих перед субъектами РФ в рамках нацпроекта, повышенное внимание Минтранса уделяется формированию региональных дорожных фондов. В частности, получаемые ими средства не должны направляться на «неуставные» цели. Механизм — установление налога на имущество региональных автодорог и уплата его за счет дорожных фондов. Чтобы закрепить их освобождение от такой нагрузки, Минтранс подготовил соответствующие изменения в Налоговый кодекс. Кроме того, в рамках реализации БКАД министерство уже подготовило ряд первоочередных законопроектов. Они касаются проведения аудита безопасности дорожного движения, расширения практики использования контрактов жизненного цикла, применения интеллектуальных транспортных систем.

МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ

«Ноу-хау» тематики Правительственного часа 25 ноября стал проект программы приведения в нормативное состояние и строительства мостов на региональных и местных автодорогах. О нем рассказал также Евгений Дитрих.

Проект начали готовить на основании поручений Президента России по итогам заседания Государственного совета 26 июня. Учтены предложения субъектов РФ. Основные разделы предлагаемой программы: реконструкция, капитальный ремонт и ремонт аварийных и предаварийных мостов и путепроводов; строительство путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей; строительство мостовых сооружений для формирования транспортного каркаса Российской Федерации.

«Мосты, которые нуждаются в капитальном ремонте, из-за которых регионы вынуждены ограничивать движение в городах и на региональных трассах, сегодня являются узкими местами нашей дорожной сети, — подчеркнул Евгений Дитрих. — В местах, где

мосты отсутствуют вовсе, ситуация ничуть не лучше. В результате имеем перепробеги грузового и пассажирского автотранспорта, увеличение транспортных затрат в цене продукции и повышение нагрузки на экономику в целом. Напомню также о постоянно закрытых из-за непрерывного движения составов железнодорожных переездах в одном уровне. Это источник больших аварий и социальной напряженности».

Проектом программы учтено более 3,9 тыс. аварийных и предаварийных искусственных сооружений. Их общая протяженность — 190 тыс. пог. м, а потребность в финансировании оценена суммой свыше 370 млрд рублей. На 486 путепроводов через железнодорожные пути необходимо более 340 млрд. На крупные и важные для транспортного каркаса страны новые мостовые переходы в 21 субъекте РФ потребуются 415 млрд рублей.

Финансовые источники реализации программы, однако, на момент презентации ее проекта четко прописаны не были. Для этого требовалось решение высшей исполнительной власти. На Правительственном часе Евгений Дитрих сообщил, что Минтранс предлагает «включить в дорожный нацпроект новый, пятый, федеральный проект «Мосты и путепроводы». (Решение, принятое 10 декабря Правительственной комиссией по транспорту, заслуживает отдельного разговора. Уточним лишь, что утверждена «мостовая программа» на период не только реализации БКАД, но и далее, до 2035 года.) ■



Чеченская Республика — жемчужина российского юга. При всем природно-ландшафтном богатстве и многообразии Северного Кавказа она имеет свои уникальные особенности, которых больше не встретишь нигде. Проезжая по сравнительно небольшой территории республики с севера, можно увидеть, как колоритную знойную пустыню сменяют живописные плодородные равнины, переходящие в величественные панорамы предгорий, после которых, наконец, открываются грандиозные ландшафты кавказских гор, от романтических глубоких ущелий с бурными реками до блистающего царства вечных снегов и льдов на вершинах. Именно в Чечне расположена наивысшая точка Восточного Кавказа — гора Тебулосмта (4493 м).

ЧЕЧЕНСКИМИ ДОРОГАМИ В ЛИДЕРЫ ОТРАСЛИ

Чудесные горные ландшафты республики, в которую вернулся мир, год от года привлекают все больше туристов, включая любителей его спортивных и экстремальных видов. Большие возможности имеет и оздоровительное направление. Так, в регионе есть много целебных источников. Наиболее известен курорт Серноводск-Кавказский, восстановленный в 2013 году. А в Аргунском ущелье развивается курортно-оздоровительная зона всесезонного статуса «Ведучи», одновременно являющаяся музеем под открытым небом: здесь располагается более 600 памятников истории и архитектуры древнего вайнахского края. Достопримечательности, включая культурно-исторические, можно перечислять долго.

Расширяющийся и укрепляющийся туристско-рекреационный кластер, в свою очередь, является одной из основных составных частей сегодняшнего активного развития Чеченской Республики в целом — и в экономической, и в социальной, и в градостроительной сфере. И все это, безусловно, требует современных транспортных коммуникаций. Для восстановления дорожной сети Чечни после военных действий сделано очень много, дороги здесь уже считаются даже лучшими на Северном Кавказе, однако остается ряд проблем, например, доступности отдаленных горных районов. Все стоящие на повестке дня вопросы по автодорожной инфраструктуре при этом системно решает Минавтодор ЧР, имея постоянную поддержку главы Чеченской Республики, участвуя в реализации как региональных, так и федеральных целевых программ. На сегодняшний день масштабный фронт работ развернут, в частности, в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».



В ноябре 2019 года чеченские дорожники после масштабной реконструкции на год раньше срока сдали в эксплуатацию участок федеральной автомобильной дороги Р-217 «Кавказ» на границе Чеченской Республики и Республики Дагестан. Речь идет об отрезке с км 705 по км 718, проходящем через села Верхний и Нижний Нойбер, Кошкельды и Герзель-Аул в Гудермесском районе Чечни, а также Хасавюртовский и Новолакский районы Дагестана. В торжественной церемонии открытия приняли

участие министр транспорта России Евгений Дитрих, глава Чеченской Республики Рамзан Кадыров, глава Федерального дорожного агентства Андрей Костюк и другие официальные лица. Уходящий год был знаменателен и другим важным событием, связанным с трассой Р-217, — открытием участка капитального строительства второго этапа обьездной дороги в обход г. Гудермеса. Работы велись в рамках реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.





« 13 км новой дороги, которая построена с опережением графика, за два года вместо трех, — это большой праздник для республики, для всех наших пользователей, кто будет ездить по этой дороге. Это современная магистраль, которая отвечает всем требованиям безопасности: три развязки в разных уровнях, одна с большим мостом, пять пешеходных переходов. Сегодня на этом участке, уверен, удастсякратно снизить аварийность.

**Министр транспорта РФ
Евгений Дитрих**



Сегодня дороги являются визитной карточкой Чеченской Республики, ими восхищаются жители и гости республики. Отдельная благодарность министру транспорта РФ Евгению Дитриху и заместителю министра транспорта РФ, руководителю Федерального дорожного агентства Андрею Костюку за постоянную поддержку и внимание к вопросам развития наших дорог.

**Глава Чеченской Республики
Рамзан Кадыров**



Интенсивность движения на федеральной трассе Р-217 «Кавказ», проходящей по территории Чеченской Республики, выросла до 25–30 тыс. автомобилей в сутки, поэтому дорожные строители довели трассу до нормативов 1Б категории. Кроме ограждения, устроили переходно-скоростные и накопительные полосы, освещение, реконструировали съезды, что также сыграет роль в повышении безопасности дорожного движения.

**Заместитель министра транспорта РФ, руководитель Федерального дорожного агентства
Андрей Костюк**

СПРАВКА



*Заместитель Председателя Правительства Чеченской Республики –
министр автомобильных дорог
Чеченской Республики Абубакар Тумхаджиев*

Абубакар Тумхаджиев родился 27 марта 1960 года в селе Аллерой Шалинского района ЧИАССР. Окончил Махачкалинский институт финансов и права по специальности «Экономист, финансы и кредит».

Свою трудовую деятельность А.Б. Тумхаджиев начал дорожным рабочим. Пройдя ступени роста, в 2006 году стал начальником Департамента строительных материалов и стройиндустрии Правительства Чеченской Республики. В 2007 году возглавил Департамент автомобильных дорог Чеченской Республики, к которому был присоединен Департамент строительных материалов и стройиндустрии.

Указом Президента Чеченской Республики Р.А. Кадырова от 19.01.2008 Департамент автомобильных дорог ЧР был преобразован в Министерство автомобильных дорог Чеченской Республики с назначением А.Б. Тумхаджиева министром автомобильных дорог ЧР. С 24 января 2011 года – А.Б. Тумхаджиев назначен заместителем Председателя Правительства Чеченской Республики – министром автомобильных дорог Чеченской Республики. С этого времени он курирует Министерство строительства и ЖКХ ЧР,

Государственный комитет архитектуры и градостроительства ЧР, Службу государственного жилищного надзора, одновременно оставаясь министром автомобильных дорог ЧР.

За активное участие в восстановлении Чеченской Республики и за заслуги по развитию дорожного хозяйства Чечни Абубакар Бухаруевич Тумхаджиев отмечен следующими наградами:

- орден Кадырова – 2007 год;
- медаль ордена «За заслуги перед Чеченской Республикой» – 2009 год;
- Национальная общественная премия транспортной отрасли России «Золотая колесница», учрежденная комитетом Государственной думы по транспорту и Министерством транспорта РФ, – 2009 год;
- медаль «За заслуги перед Отечеством» II степени – 2010 год;
- почетное звание «Заслуженный строитель Чеченской Республики» – 2012 год;
- медаль Уполномоченного по правам человека в Чеченской Республике «За защиту прав человека» – 2012 год;
- нагрудный знак «Почетный дорожник России» – 2014 год;
- премия А.А. Николаева – 2015 год;
- медаль «Памяти Ахмат-Хаджи Кадырова, первого Президента Чеченской Республики» – 2017 год;
- нагрудной знак ФНПР «За содружество» – 2017 год;
- почетное звание «Заслуженный работник транспорта Чеченской Республики» – 2018 год;
- медаль «За строительство транспортных объектов» – 2018 год;
- почетные грамоты и благодарственные письма Президента Чеченской Республики, главы Чеченской Республики, министра транспорта Российской Федерации, Правительства Чеченской Республики.

Эти факты биографии характеризуют Абубакара Тумхаджиева как высокоответственного руководителя дорожной отрасли и достойного координатора курируемых им отраслей. Однако для завершенности портрета необходимо добавить штрихи, которые бы помогли полнее раскрыть его как личность.

Родился и вырос Абубакар Тумхаджиев в дружной семье с высокими нравственными устоями, где дети получали воспитание в соответствии с религиозными и национальными традициями, где семейные правила передавались из поколения в поколение. По его словам, он был очень привязан к своему

деду. Именно он в их семье был образцом высокой духовности, порядочности, терпеливости и трудолюбия, у него он научился умению почитать старших, поддерживать младших. Такие качества очень пригодились ему в дальнейшей жизни, помогли реализовать себя, как руководителя.

Свой трудовой путь он начинал с простого рабочего, пробовал себя в разных направлениях и сферах. Сделать выбор в пользу самой мирной профессии – строителя – ему «помогла» война. После окончания военных действий республика была сильно разрушена, и предстояло выполнить огромный объем работ по расчистке и восстановлению региональной дорожной сети. Он активно включился в эту работу во главе частной подрядной организации.

Уже 13 лет Абубакар Тумхаджиев возглавляет Министерство автомобильных дорог Чеченской республики. На своем опыте

он познал все сложности профессии дорожника, поэтому никогда не дистанцируется от коллектива, которым руководит, воспринимает его как свою семью. Любой сотрудник может обратиться к нему за помощью по разным, в том числе, и бытовым вопросам, и эта просьба не останется без ответа. Как руководитель, Тумхаджиев ставит перед подчиненными серьезные задачи и строго требует их выполнения; никогда не принимает окончательного решения, не выслушав мнения специалистов, которым хорошо известны «узкие места» на дорожной сети, пожелания населения, состояние горных дорог и подъездов к отдаленным населенным пунктам.

Вообще, умение слушать подчиненных – это черта настоящего руководителя, так же, как и делегирование им тех или иных полномочий. Такое доверие и уважительное отношение к сотрудникам серьезно мотивирует их к дальнейшей эффективной работе.





– Абубакар Бухаруевич, под вашим руководством дорожное хозяйство Чеченской Республики осуществило настоящий прорыв. Сегодня дороги Чечни одни из лучших в стране. Каковы были первые шаги в этом направлении?

– При назначении на должность начальника Департамента строительных материалов и стройиндустрии руководством республики передо мной была поставлена задача объединить все организации стройиндустрии и строительных материалов, которые до этого относились к разным ведомствам. Буквально за год при поддержке руководства республики задача была решена. Это позволило скоординировать их работу и направить ее на благо Чеченской Республики, хозяйственных отраслей, строительного комплекса, дорожной отрасли. Это было очень важно.

В 2007 году руководством республики было принято решение об объединении двух ведомств – Департамента автомобильных дорог и

Департамента строительных материалов и стройиндустрии, после чего меня назначили начальником Департамента автомобильных дорог, присоединив к этому ведомству и Департамент строительных материалов и стройиндустрии. Такое объединение оказалось своевременным.

В 2008 году была принята Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Чеченской Республики на 2008–2012 гг.», согласно которой предстояло выполнить огромный объем работ. В том же году, в связи с возросшими перед дорожным ведомством задачами, учитывая значимость уровня развития дорожного хозяйства для развития экономики республики, социальной сферы, руководством республики было принято решение о повышении статуса органа управления дорожным хозяйством, преобразовав Департамент в Министерство автомобильных дорог Чеченской Республики.

В первый же год Министерство выполнило работы в таком объеме, который был выполнен за период 2001–2007 гг. Замечу, что



средства на восстановление дорожного хозяйства стали поступать из федерального бюджета, начиная уже с 2002 года, хотя и в очень незначительных объемах. Это было свидетельством того, что федеральная власть доверяет первому Президенту Чеченской Республики Ахмат-Хаджи Кадырову. Поскольку я был в его команде, тоже принимал активное участие в восстановлении дорожного хозяйства как руководитель подрядной организации

Даже тогда, будучи руководителем подрядной организации, я видел, какое внимание уделял дорожной отрасли Ахмат-Хаджи Кадыров. Мы его постоянно видели на блокпостах, оберегающего дорожников от помех со стороны военных. Он ставил первейшей задачей вопрос расчистки дорог и обеспечения возможности проезда к своим домам возвращающихся в свою республику беженцев. Он говорил, что строительство и восстановление дорог оживит республику. Все, о чем мечтал Ахмат-Хаджи Кадыров, осуществил его сын Рамазан Ахматович.

Для дорожников он стал настоящим попечителем, опекуном и координатором в решении всех вопросов дорожной отрасли.

– В вашей работе очень важно опираться на мнение обычных граждан. Удастся ли вам выстраивать диалог с населением? Всегда ли прислушиваетесь к просьбам людей?

– Вы задали очень важный вопрос. Объекты дорожного хозяйства строятся прежде всего для людей, чтобы создать им благоприятные и безопасные условия передвижения, транспортного сообщения, поэтому мы строим свою работу с учетом мнения и потребностей населения.

Как у заместителя Председателя Правительства ЧР и министра автомобильных дорог ЧР, у меня определен день для приема граждан. Ко мне по различным вопросам обращаются главы поселений и администраций, муниципальных образований, а также обычные граждане. Как заместитель Председателя Правительства ЧР, я курирую Министерство строительства и жилищно-комму-

нального хозяйства ЧР, Государственный комитет архитектуры и градостроительства ЧР, Службу Государственного жилищного надзора ЧР. Соответственно, ко мне обращаются люди с вопросами не только дорожного хозяйства, но и строительного комплекса, переселения из различных проблемных районов и аварийного жилья, по поводу разрушенного жилья, вопросам различных компенсаций в жилищном комплексе и многим другим. Стараюсь не оставлять просьбы без внимания, даже если они находятся за пределами моей компетенции – обращаюсь в соответствующие инстанции, ходатайствую за них. Иногда требуется просто объяснить человеку, что ведется большая работа по тому или иному направлению, и его проблема будет решаться, необходимо только время, так как все зависит от финансирования.

Очень много разъяснительной работы проводится и в средствах массовой информации, в том числе по телевидению. Хотя сегодня дороги в Чечне быстрыми темпами улучшаются, еще остается много нерешенных проблем, особенно в горных районах. В этой связи очень важно разъяснить населению, почему принимается то или иное решение, особенно если оно непопулярное.

Уметь находить контакт с гражданами необходимо всегда. Это, в первую очередь, требование главы Чеченской Республики Рамзана Ахматовича, ведь он ставит задачу все делать на благо и во имя людей. В этой связи показатели работы чиновников оцениваются тем выше, чем большее количество людей удовлетворено работой государственных органов и органов местного самоуправления. Халатное же отношение к своим обязанностям у нас в Чечне не допускается!

– В республике реализуется национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Какой объем работ был выполнен в рамках нацпроекта в этом году?

– Министерство автомобильных дорог Чеченской Республики реализует два региональных проекта БКАД: «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». При этом соисполнителями являются мэрии городов Грозный и Аргун, входящих в Грозненскую городскую агломерацию.

В рамках регионального проекта «Дорожная сеть» в 2019 году приведено в нормативное состояние 79,6 км дорог. Всего по Чеченской Республике в перечень объектов нацпроекта вошли 54 объекта, 5 из которых – это объекты, расположенные на региональных автомобильных дорогах, и 49 – объекты Грозненской городской агломерации: 44,4 км (37 улиц) в Грозном и 12,2 км (12 улиц) в Аргуне.



В рамках регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» установлены три стационарные камеры фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на дороге «Подъезд от а/д Р-217 Кавказ к г. Урус-Мартан» и один автоматический пункт весогабаритного контроля на дороге Ищерская – Червленая.

Еще два основных целевых показателя по данному проекту – это заключение контрактов на принципах жизненного цикла, где объединены сразу несколько видов работ по ремонту и содержанию дорог со сроком действия более трех лет. Это для нас новинка. Считаю, что эксперимент, который имел место в 2019 году, удался и имеет перспективу.

Второй вид контрактов – контракты, основанные на применении новых наилучших технологий и материалов, которые включены в соответствующий реестр.

Все показатели, утвержденные соглашениями о реализации региональных проектов «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» на территории Чечни, за 2019 год достигнуты на 100%, что позволило республике стать лучшей среди регионов-участников реализации нацпроекта БКАД.

– Да, я хорошо помню, как на Транспортном форуме в Москве вам вручали грамоту от имени министра транспорта Российской Федерации за достижения наилучших показателей национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Что же определило успех вашей команды?

– В основе реализации нацпроекта лежит принцип проектного управления, суть которого заключается в детальном планировании. На каждого участника нацпроекта возложены задачи и обязанности, которые отражены в паспорте национального проекта. В результате каждый понимает, что ему делать, какую функцию он должен выполнять и какую несет ответственность за достижение конкретных показателей.

И хотя мы начали эту работу только в 2019 году, уже набрали определенный опыт. В Министерстве создан проектный офис и рабочие группы по направлениям реализации региональных проектов «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Для каждого регионального проекта определены руководитель и администратор, на которых лежит ответственность. В паспорте проекта напротив каждого, даже самого неболь-

шого мероприятия, стоит фамилия конкретного исполнителя, и он несет персональную ответственность. Руководителем проекта «Дорожная сеть» является заместитель министра Маусер Мадаевич Исабаев, администратором – директор Департамента госзакупок и управления проектной деятельностью Надежда Васильевна Кулакова, руководителем проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» – заместитель министра Аббас Алиевич Темирсултанов, администратором – директор Департамента ремонта и содержания автомобильных дорог Алисултан Рамазанович Чупанов.

Хочу подчеркнуть, что у нас такой проектный подход практикуется давно. При реализации программ на территории Чеченской Республики глава ЧР Рамзан Кадыров уже тогда выстраивал всю работу на принципах проектного управления. Так, при строительстве жилья в прошлые годы по той или иной федеральной, республиканской программе обязательно, по его личному указанию, были включены мероприятия по переселению граждан из аварийного жилья, из оползневых зон. При благоустройстве населенных пунктов, городов обязательным условием было обустройство дворовых территорий, парков и других общественных мест. Также на протяжении всех послевоенных лет осуществлялась и программа дорожного строительства, много внимания уделялось безопасности дорожного движения. Поэтому подходы федеральной власти к реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для нас не были новы. Именно республиканский опыт работ, основанный на принципах проектного управления, и позволил нам стать лидерами в области реализации федерального нацпроекта.

– А какая роль отведена в проектом управлении системе «Эталон»?

– Система «Эталон» – это электронная система, объединяющая всех участников нацпроекта «БКАД», каждый из которых имеет свой доступ и свои права и вносит в базу текущие данные, включая и фотоматериалы. К системе подключены и наше Министерство, и проектировщики, и подрядчики, но основной доступ имеют Росавтодор и РосдорНИИ. В этой системе аккумулируется самая актуальная информация, определяющая «лицо региона» в ходе реализации нацпроекта. Она позволяет нам в режиме онлайн, минуя бумажные носители, получать и заносить необходимую информацию, касающуюся нацпроекта, а Росавтодору – осуществлять

оперативное руководство, давать поручения участникам процесса, анализировать поступающую информацию.

Система позволяет видеть, какие объекты находятся на стадии планирования, какие контракты реализуются, какие уже близятся к завершению. В системе все настолько прозрачно, что утаить что-то, отчитаться и не выполнить — просто невозможно.

Так как мы столкнулись с такой программой впервые, вначале у нас возникли небольшие технические сложности, из-за которых вице-премьер Правительства РФ Максим Акимов в июле даже назвал нас отстающим регионом. Дело в том, что, еще не разобравшись в системе, мы занесли свои данные только по региональным дорогам, а по городской агломерации — нет. То есть на тот момент у нас фактически было многое сделано, но не отражено в системе «Эталон», поэтому мы и попали в отстающие. Но после мы все четко отработали.

— Что ж, чеченские дорожники завершают год с отличными показателями! А каковы ваши планы на 2020 год?

— Для достижения целевых показателей регионального проекта «Дорожная сеть» на 2020 год запланировано отремонтировать 66 объектов протяженностью 86,4 км, из которых 3 объекта на региональных дорогах протяженностью 22,4 км и 63 объекта по Грозненской городской агломерации протяженностью 64 км.

Также в 2020 году в Грозном запланировано завершение реконструкции моста через р. Сунжа по ул. Слободская и реконструкция другого моста через р. Сунжа.

В рамках второго регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» на 2020 год запланировано установить 5 камер фото- и видеофиксации на автомобильных дорогах Ищерская — Червленая, Ищерская — Грозный, Братское — Надтеречное — Правобережное.

— Недавно Правительство РФ утвердило новую федеральную программу в рамках нацпроекта — по ремонту мостов. Как она будет реализовываться в Республике?

— В своих предложениях по нацпроекту мы указывали, что в планах 2019 года по ремонту региональных дорог не были предусмотрены работы по реконструкции и замене мостов, которые находятся в неудовлетворительном или даже аварийном состоянии. А ведь у нас республика горная, поэтому малых и средних мостов очень много, и республиканского бюджета на приведение их в



нормативное состояние не хватает. У нас на балансе остается 231 мост. Из них 119 не соответствуют нормативным требованиям, в том числе 24 находятся в аварийном состоянии.

Несколько лет назад Госдума поднимала вопрос о ремонте и реконструкции мостов, имеющих высокую степень риска в плане безопасности движения. Тогда мы определили у себя 59 таких сооружений и уже разработали проектно-сметную документацию на некоторые из них. Этот вопрос мы поднимали и в Екатеринбурге на выставке «Дорога — 2019» и во время визита в Республику министра транспорта России Е.И. Дитриха и заместителя министра транспорта РФ, руководителя Федерального дорожного агентства А.А. Костюка.

Также проблема существует не только в нашей республике, а практически по всем регионам, мы очень рады, что этот вопрос наконец-то нашел решение. Мы готовы участвовать в федеральной программе уже с 2020 года, так как у нас есть готовая документация на 7 мостов из 24-х аварийных.

— Абубакар Бухаруевич, коллектив нашей редакции поздравляет вашу команду с заслуженной победой! Желаем в 2020 году не потерять лидерства, продолжать успешную работу на благо Чеченской Республики и всей страны! Большое спасибо за беседу! ■

Главная особенность современного развития дорожной отрасли Чеченской Республики достаточно известна и понятна — этот российский регион пришлось восстанавливать после трагического периода его истории. И сделать удалось уже много. В частности, достигнутые успехи обеспечили дорогам Чеченской Республики имидж самых лучших на Северном Кавказе. Сейчас активная работа продолжается в рамках национального проекта «БКАД». Обеспечивая достижение его целевых показателей, Министерство автомобильных дорог Чеченской Республики реализует два региональных проекта: «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства».

НА ПУТИ К ЛУЧШИМ ДОРОГАМ РОССИИ



Протяженность дорог республики сегодня превышает 12,7 тыс. км. Полностью асфальтобетонное покрытие имеют только федеральные трассы (324,2 км). На дорогах регионального значения (общей протяженностью более 3 тыс. км) асфальтобетонное покрытие имеют только 54% сети. Намного хуже положение на муниципальных дорогах (общая протяженность — более 9,4 тыс. км). Здесь соответствующий показатель составляет только 20%.

За 2001–2019 гг. после восстановления, строительства и реконструкции было введено 1280,4 км дорог регионального значения, 101 мост и 15 производственных баз. О масштабах предшествующих разрушений, однако, продолжает свидетельствовать то, что несмотря на огромный объем выполненных работ, доля дорожной сети, соответствующей нормативным требованиям, в 2018 году составляла лишь 46,5%, а под современные нагрузки рассчитаны только 49% мостов. Надо учитывать и то, что в период 2001–2007 гг. в основном проводились только восстановительные работы. Их основной целью являлось обеспечение проезда вообще, а не доведение дорог и мостов до нормативного состояния.

На сегодняшний день Министерство автомобильных дорог Чеченской Республики продолжает системно и целенаправленно обеспечивать повышение транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, реализуя мероприятия как республиканских, так и федеральных программ.

В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» Минавтодор является ответственным исполнителем двух региональных проектов: «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (соисполнители — мэрии городов Грозный и Аргун).

ДОРОЖНАЯ СЕТЬ

Первый проект, наиболее капиталоемкий, предусматривает до 2024 года доведение доли автомобильных дорог регионального значения общего пользования, соответствующих нормативным требованиям, до 50%, а улично-дорожной сети Грозненской городской агломерации — до 85,5% соответственно. Долю региональных дорог, работающих в режиме перегрузки, при этом намечено снизить до 3,7%.

Задачей 2019 года ставилось достижение следующих целевых показателей:

- доведение доли автомобильных дорог регионального значения общего пользования Чеченской Республики, соответствующих нормативным требованиям, до 47,2%;

- доведение доли дорожной сети Грозненской городской агломерации, находящейся в нормативном состоянии, до 38,4%;

- снижение доли автомобильных дорог регионального значения общего пользования Чеченской Республики, работающих в режиме перегрузки, до 3,9%.

Все три целевых показателя достигнуты на 100%.

На региональной сети проведены работы по реконструкции подъезда от Р-217 «Кавказ» к г. Урус-Мартан, ремонту дорог Ищерская – Грозный (на участках км 32,4 – км 35,5, км 39,5 – км 44, км 68 – км 70,4) и Грозный – Ведено – граница Дагестана (км 56 – км 61,1) общей протяженностью 23 км.

По Грозненской городской агломерации выполнены работы по ремонту улично-дорожной сети на 37 улицах в г. Грозный (общая протяженность – 44,4 км) и 12 – в г. Аргун (12,2 км). В целом это, соответственно, 49 объектов (56,6 км).

Целевой показатель по снижению доли автомобильных дорог регионального значения, работающих в режиме перегрузки, достигнут выполнением работ по реконструкции подъезда от а/д Р-217 Кавказ к г. Урус-Мартан (на участке км 0+000 – км 7+900).

Места концентрации ДТП на дорогах регионального значения по данным УГИБДД по Чеченской Республике, за период 2017–2019 гг. в регионе отсутствовали, однако существуют участки дорог, работающих в режиме перегрузки.

Для достижения целевых показателей регионального проекта «Дорожная сеть» на 2020 год в конце 2019 года уже заключены все необходимые госконтракты, что свидетельствует о высоком уровне организации работы.

Намечено отремонтировать 66 объектов протяженностью 86,4 км:

- 3 объекта на региональных дорогах (протяженностью 22,4 км);
- 63 объекта Грозненской городской агломерации (протяженностью 64,0 км), из них 21 (14,5 км) – в г. Аргун, 42 (49,5 км) – в г. Грозный.

Кроме того, в столице республики в 2020 году запланированы завершение реконструкции моста через р. Сунжа по ул. Слободская г. Грозный, а также будет начата реконструкция еще одного моста через р. Сунжа в г. Грозный.

ОБЩЕСИСТЕМНЫЕ МЕРЫ

Финансирование регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» на 2019 год было запланировано в сумме около 40 млн рублей за счет республиканского бюджета. Средства федерального бюджета в данном случае вообще не выделялись. Все целевые показатели достигнуты. Средства полностью освоены.

Решены следующие задачи:

- установка автоматического пункта весогабаритного контроля на а/д Ищерская – Червленая;

- установка трех стационарных камер фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения на а/д «Подъезд от а/д Р-217 Кавказ к г. Урус-Мартан»;

- заключение контракта на ремонт и содержание автомобильной дороги регионального значения на принципах КЖЦ;

- заключение контракта с применением материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения.

В 2020 году запланировано установить пять камер фото-, видеофиксации на дорогах Ищерская – Червленая, Ищерская – Грозный, Братское – Надтеречное – Правобережное. В целом до 2024 года будет установлено 27 таких камер.

«Мы настроены на продолжение поступательного курса на улучшение дорожной сети, – резюмирует вице-премьер ЧР – министр автомобильных дорог ЧР Абубакар Тумхаджиев, – ведь впереди у нас цель, поставленная главой Чеченской Республики: «Дороги Чечни должны быть лучшими в России и соответствовать мировым стандартам». ■



Успехами в реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» Чеченская Республика обязана, конечно же, не только организационным талантам регионального Минавтодора, но и наличию в регионе своих надежных подрядчиков, которые имеют мощную материальную базу, квалифицированные кадры и профессиональный опыт решения дорожных задач, требующих особой ответственности. Всеми этими достоинствами в полной мере обладает ООО «СпецДорСтрой». Неслучайно предприятие заслужило славу ведущего дорожного подрядчика своего региона. Глава Республики Рамзан Кадыров однажды даже назвал «СпецДорСтрой» гордостью Чечни. В рамках БКАД компания только в 2019 году своевременно и качественно выполнила ремонт десятков объектов (преимущественно улично-дорожной сети Грозненской агломерации), продолжая при этом активно работать и по проектам модернизации федеральных трасс Северного Кавказа (Р-217, Р-215).

«СПЕЦДОРСТРОЙ» И ПОБЕДНОЕ ПРОДВИЖЕНИЕ БКАД В ЧЕЧЕНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ





ВОСХОЖДЕНИЕ В ВОЗРОЖДЕНИИ

История ООО «СпецДорСтрой» изначально и неразрывно связана с возрождением Чеченской Республики после военных действий, почти полностью разрушивших, в том числе, транспортную инфраструктуру региона. Специалисты компании принимали участие в строительстве и реконструкции большинства дорог и мостовых сооружений на территории ЧР послевоенных лет. И если регион сегодня по состоянию дорожного хозяйства считается одним из лучших в стране, то одна из основных заслуг в этом принадлежит предприятию «СпецДорСтрой».

В целом его специалистами реконструировано и построено более 400 км дорог и 30 мостов. И эта масштабная созидательная деятельность незамеченной не осталась. Так, генеральный директор ООО «СпецДорСтрой» Магомед-Эми Солтамурадов удостоен звания «Заслуженный строитель ЧР», медали «За заслуги перед Чеченской Республикой» и, более того, высшей республиканской награды – ордена Кадырова. Многократно отмечались и другие работники компании.

«СпецДорСтрой» сыграл значительную роль в восстановлении транспортной инфраструктуры Грозного, городов Аргун, Гудермес, а также нескольких районов республики. Предприятие также работало на дорогах федерального и межрегионального значения, в том числе на трассе Невинномысск – Нефтекумск, в Ставропольском крае. Коллектив имеет большой опыт по проведению аварийно-восстановительных работ, в частности по ликвидации последствий разрушительного наводнения в Крымске Краснодарского края.

На сегодняшний день ООО «СпецДорСтрой» является одним из крупных частных предприятий Чеченской Республики. Обладает мощной материально-технической базой. В ее состав, в частности, входят два завода по приготовлению асфальтобетонной смеси и ремонтные мастерские. «СпецДорСтрой» также вышел на уровень самых крупных и передовых дорожно-строительных компаний страны по наличию собственной техники. Общее ее количество превышает 250 единиц, из которых около 100 – современная производительная спецтехника, в том числе асфальтоукладчики, тяжелые катки, подъемные краны, экскаваторы, установки для устройства буронабивных свай. Численность коллектива – примерно тысяча человек. Около 400 сотрудников имеют не только профессиональное образование, но и многолетний опыт работы в дорожной отрасли.

«Мы выросли из строительно-производственной коммерческой фирмы «Чечен-Пласт», образованной в начале двухтысяч-



Главное в наших планах — совершенствовать и наращивать материально-техническую базу. Хотелось бы в ближайшие годы выйти на общероссийский уровень и иметь техническую возможность участвовать в строительстве таких сложных и грандиозных объектов, как Крымский мост. В этом наша сверхзадача.

**Генеральный директор ООО «СпецДорСтрой»,
Заслуженный строитель ЧР
Магомед-Эми Солтамурадов**

ных, — рассказывает Магомед-Эми Солтамурадов. — Первоначально предприятие специализировалось на производстве окон и дверей из пластика и алюминия. Чечня начинала возрождаться, и эта продукция пользовалась спросом. Однако восстановление транспортной инфраструктуры являлось для республики более важным приоритетом, поэтому мы решили переориентироваться на дорожно-строительное направление. Перспективы развития оказались действительно хорошими. Можно с уверенностью сказать, что мы заняли солидную нишу на рынке строительного-монтажных работ Северного Кавказа, работая не только в Чечне, но и в соседних регионах».

МОСТОВЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

Отдельной и особо важной страницей в истории компании можно выделить строительство и реконструкцию мостовых сооружений. Так, первым крупным объектом предприятия Магомед-Эми Солтамурадов считает мост через р. Терек у с. Хангиш-Юрт длиной 264 м. Его построили в 2014 году, когда компания называлась еще «Чечен-Пласт».

В конце 2016 года был введен в эксплуатацию мост, названный в честь первого президента ЧР, Героя России Ахмата-Хаджи Кадырова, который стал знаковым для Чечни объектом, а его строители удостоены официальных республиканских наград.

Уникальным проектом с применением новейших технологий стало строительство моста через р. Аргун на автодороге Грозный — Шатой — Итум-Кали длиной 158 м, а с подходами — 2,4 км. Он особо важен тем, что обеспечивает транспортную связь с развивающимся горнолыжным курортом «Ведучи».

В прошлом году после масштабной реконструкции сдан еще один мостовой переход через Терек. На км 4 дороги Ищерская — Грозный появился самый длинный мост в республике. Его протяженность — 293 м, ширина — 15 м. Он сооружен с расчетом на растущие современные транспортные нагрузки. Дорожников, отличившихся при строительстве, Рамзан Кадыров наградил почетными грамотами и благодарственными письмами.

«Конечно, мы заинтересованы в применении передовых технических решений, — рассказывает Магомед-Эми Солтамурадов. — Так, два самых больших моста через Терек мы сооружали методом продольной надвигки, что позволило сократить сроки строительства. Очень важны и современные компьютерные технологии. Их применение позволяет экономить время и оптимизировать расход материалов, способствуют более качественному проведению геодезических изысканий».

Одним из объектов этого года стала реконструкция моста на 8 км подъезда от трассы Р-217 «Кавказ» к с. Аллерой. Особенностью проекта можно назвать необходимость устройства берегоукрепления на протяжении около 800 м. Также объекты этого года — реконструкция мостов на 18 км а/д Саясан — Беной — Ведено и на 14 км а/д Бачи-Юрт — Ялхой-Мокх — граница Дагестана.

Примечательно также, что в рамках совещания по итогам первого года реализации БКАД, проведенном под председательством министра транспорта РФ Евгения Дитриха 13 ноября в

Грозном, отдельно был поднят вопрос ненормативного состояния мостов и путепроводов в регионе. В этой связи предложено рассмотреть возможность включения мероприятий по строительству и реконструкции искусственных сооружений ЧР в нацпроект до 2024 года.

С учетом того, что вслед за этим Правительством РФ было принято решение вообще расширить БКАД пятым федеральным проектом «Мосты и путепроводы», для ООО «СпецДорСтрой», наработавшего в этом направлении высокие профессиональные компетенции, могут открыться новые масштабные перспективы.

Однако пока подведем предварительные итоги первого года нацпроекта и расскажем подробнее о том, что удалось сделать в рамках поставленных задач.

БКАД В АГЛОМЕРАЦИИ

Уже в октябре дорожники Республики рапортовали о завершении основных работ 2019 года в рамках БКАД. ООО «СпецДорСтрой» являлось генподрядчиком по 49 объектам Грозненской агломерации (37 в Грозном и 12 в Аргуне) общей протяженностью 56,6 км.

В республиканской столице наиболее важными и социально-значимыми достижениями называется ремонт проспекта Х. Исаева, улицы Г. Трошева, бульвар С. Дудаева. Так считает и чеченский Минавтодор, и Росавтодор, специалисты которого инспектировали проведение работ по БКАД в регионе.

Проспект Х. Исаева находится в историческом центре города и является одной из главных транспортных артерий. На нем расположено два вуза — ГГНТУ им. ак. М. Д. Миллионщикова и ЧГПУ, а также несколько госучреждений. Более того, по этой городской магистрали проходят основные туристические потоки, с возрождением и развитием чеченской столицы растущие ежегодно. В частности, на пересечении проспекта Х. Исаева с проспектом А.-Х. Кадырова находится главная достопримечательность современного Грозного — грандиозная Мечеть им. Ахмат-Хаджи Кадырова «Сердце Чечни». Неудивительно, что эта магистраль отличается высокой интенсивностью движения. С ростом автомобильного трафика она начала утрачивать пропускную способность. Модернизация трассы, проведенная специалистами ООО «СпецДорСтрой», позволила устранить транспортные заторы и в целом повысить уровень безопасности движения.



Улица Трошева значима для Грозного и тем, что в своем обновленном виде помогает существенно разгрузить главные магистрали центра, и тем, что на ней расположен ряд социальных, спортивных, культурных и других объектов, включая одно из любимых мест отдыха горожан — Парк Материнской славы. А модернизация бульвара Дудаева была связана с необходимостью улучшить транспортную доступность также нескольких важных учреждений, в том числе корпуса №3 Чеченского университета.

Напомним, одной из основных заслуг ООО «СпецДорСтрой» считается то, что на протяжении предшествующих лет предприятие внесло огромный вклад в восстановление транспортной инфра-



структуры Грозного. Теперь же компанией активно ведется работа по приведению дорожной сети к нормативному состоянию согласно новым требованиям нацпроекта. Так, планы БКАД 2019 года удалось выполнить к 1 октября. Как отмечают и горожане, и гости города, значительные улучшения уже очевидны.

В Аргуне, входящем в состав Грозненской агломерации, для реализации мероприятий БКАД «СпецДорСтрой» также осуществил большой объем важных для города работ. В рамках нацпроекта на 12 улицах города проведены ремонтные работы с устройством асфальтобетонного покрытия, нанесением разметки, установкой дорожных знаков. При отборе объектов делался акцент на дороги с наибольшей загруженностью или ведущие к социальным объектам. Например, на улице Устар-Гордоевской, отличающейся большим потоком транспорта, расположена средняя школа, но проезжая часть находилась в разбитом состоянии, не было даже тротуаров. Это вызывало беспокойство родителей. Они обращались к местным властям с просьбами отремонтировать и благоустроить улицу, обеспечить безопасность пешеходов. Теперь уложено новое асфальтобетонное покрытие, нанесена разметка, установлены дорожные знаки, обустроены тротуары.

Полная приемка всех 12 объектов была осуществлена к 11 октября. Мэр Аргуна отмечает, что благодаря работам по ремонту дорожной сети, выполненным «СпецДорСтроем», облик города в корне изменился в лучшую сторону.

БКАД НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГАХ

Одним из значимых объектов, приведенных в нормативное состояние в рамках нацпроекта, стала автомобильная доро-





га регионального значения «Подъезд от а/д Р-217 «Кавказ» к г. Урус-Мартан» протяженностью 7,9 км. Торжественное открытие этого участка после реконструкции состоялось 20 августа и было приурочено к годовщине со дня рождения первого президента Чеченской Республики, Героя России Ахмат-Хаджи Кадырова.

Объект является важнейшим элементом дорожной сети региона, связывающим районный центр Урус-Мартан с Грозным и федеральной трассой «Кавказ», а также населенные пункты Урус-Мартановского, Ачхой-Мартановского районов и горной части республики. В процессе реконструкции дорога переведена из двухполосной в четырехполосную, что позволило снизить нагрузку и обеспечить более безопасный и комфортный проезд.

Еще одним проектом, реализованным «СпецДорСтроем», стал «Ремонт а/д Грозный – Ведено – гр. Дагестана, км 56 – 61,1 (5,1 км)». Здесь проведены устройство выравнивающего слоя, укладка верхнего слоя асфальтобетонного покрытия, укрепление обочин. Объект был принят с оценкой «отлично» еще в июле.

Среди проектов на региональных дорогах также следует упомянуть реконструкцию подъезда к с. Калаус от а/д Ищерская – Грозный (два участка, 2,5 км) и трассы Солкушино – Фрунзенское (8,4 км).

Все упомянутые работы по БКАД были выполнены предприятием качественно и своевременно, а то и с опережением сроков. Поэтому не удивляет новость о том, что первым подрядчиком, с которым по результатам электронных аукционов Министерство автомобильных дорог Чеченской Республики подписало в конце года два государственных контракта по региональному проекту «Дорожная сеть», стало именно ООО «СпецДорСтрой».

Первый объект – «Ремонт и содержание а/д Ищерская – Червленая, км 63,5 – км 71,3». Контракт заключен на принципах жизненного цикла. Ремонтные работы будут выполняться с применением новых наилучших технологий и материалов повторного применения. Срок реализации проекта – до 31 декабря 2022 года.

Второй объект – «Ремонт а/д Ищерская – Грозный, км 54,4 – км 68». Срок действия контракта – 2020 год.

ООО «СпецДорСтрой» не собирается останавливаться на достигнутом. Его руководство всерьез думает о перспективе, поэтому нацелено на развитие технологий, расширение географии объектов. Можно не сомневаться, что компания в дальнейшем продолжит свое победное шествие по российским дорогам. ■

Ингушетия стала одним из лидирующих регионов в реализации программы первого года национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Есть у местных дорожников уверенность и в том, что удастся успешно справиться и с задачами последующих лет. Подробнее о реализации мероприятий БКАД в регионе рассказал начальник Государственного управления автомобильных дорог Республики Ингушетия (ГУ «Ингушавтодор») Батыр Хаматханов.

БАТЫР ХАМАТХАНОВ: «МЫ ЗАВЕРШИЛИ РАБОТЫ ДОСРОЧНО»



– Минтранс России отметил Ингушетию как один из регионов, успешных в реализации мероприятий БКАД. Батыр Амерханович, чем обусловлена эта высокая оценка?

– Действительно, и представители руководства Минтранса России, и заместитель Председателя Правительства Максим Алексеевич Акимов, являющийся куратором БКАД, не раз на заседаниях проектных комитетов и соответствующих совещаниях отмечали Ингушетию как один из лидирующих субъектов Российской Федерации. Прежде всего, это связано с тем, что наша республика досрочно завершила 100% запланированного объема работ в рамках первого года реализации национального проекта «БКАД». В нормативное состояние у нас были приведены автомобильные дороги протяженностью почти 11 км.

Однако в нашем случае следует особо отметить не количественный, а качественный показатель, превышающий среднерос-

сийский. На сегодняшний день, благодаря первому году реализации национального проекта, доля региональных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, у нас составляет уже 71,3% (базовое значение 2017 года – 68,7%).

– Как осуществляется контроль выполнения проектов БКАД, как идет освоение финансов?

– Нами освоены и применяются программный комплекс «Система оперативного управления «Эталон» и общедоступная информационная система контроля формирования и использования средств дорожных фондов всех уровней (СКДФ). Вся соответствующая информация о достигнутых результатах внесена в СОУ «Эталон». Все денежные средства освоены стопроцентно.

– Какие проблемы приходится решать в ходе реализации БКАД? Есть ли сложности, связанные со спецификой дорог в горной местности?

– В целом существенных проблем не замечалось. Единственное, оставляет желать лучшего исполнительская дисциплина муниципальных образований, участвующих по соглашениям в реализации национального проекта. Но мы работаем с коллегами, налаживаем сотрудничество.

Относительно сложностей, связанных со спецификой горной местности, хочется отметить метеоусловия, в связи с которыми при содержании автомобильных дорог затратная часть, как непредвиденный расход, превышает плановый объем финансирования.

– Применяются ли у вас в рамках БКАД современные технические средства для обеспечения безопасности движения?

– На ряде объектов была нанесена разметка из термопластика с добавлением светоотражающих частиц. Также установлены инновационные светофоры Т7 с искусственным освещением на солнечных батареях. Приоритетом при этом для нас являлись участки автомобильных дорог, ведущие к школам, детским садам.

– Хватит ли региону собственных ресурсов для решения задач БКАД? Если завозите стройматериалы, то как это отражается на конечной стоимости выполняемых работ?

– Нерудными строительными материалами Ингушетия обеспечена в полном объеме. Вместе с тем некоторая продукция – например, битум, колесоотбойный брус, светофорное оборудование

– завозится из близлежащих регионов. В целом на стоимости проектов в рамках БКАД это отражается незначительно.

– Какие компании региона наиболее активно участвуют в реализации БКАД?

– Основной подрядчик – ООО «ТемпСтрой», также активно работают у нас ООО «СД-Юг», ООО «Стройпрогресс».

– Какие объемы работ вам предстоит в целом выполнить в рамках БКАД до 2024 года?

– Участие в нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» за шесть лет позволит увеличить долю региональных трасс Республики Ингушетия в нормативе до 75,8%, а дорожной сети городской агломерации – до 85%. В целом Ингушетия при реализации региональных проектов «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» планирует реконструировать, отремонтировать, в том числе капитально, свыше 98 км автомобильных дорог, из них 52,5 км региональных трасс и 45,6 км дорожной сети местного значения.

– Контракция на ближайший год идет по плану?

– План-график размещения заказов составлен. Все контракты планируется заключить в срок с проведением тендерных процедур, без рисков. ■



Согласно рейтингу нормативного состояния региональных и муниципальных дорог, недавно опубликованному Росстатом, почетную «бронзу» получил Ставропольский край. Вместе с тем для дорожников региона это несколько не является поводом почитать на лаврах. В рамках реализации нацпроекта «БКАД» Ставрополью предстоит освоить несколько миллиардов, выполнив огромный объем работ. Только в этом году к нормативу дополнительно приведены сотни километров дорог. Подробнее о проделанной работе и намеченных планах — в интервью с губернатором Ставропольского края Владимиром Владимировым.

ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВ: «ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ — ЭТО ВОЗМОЖНОСТЬ ДЕЛАТЬ ЖИЗНЬ ЛЮДЕЙ ЛУЧШЕ»



— Сейчас в стране, как известно, идет реализация национальных проектов в различных сферах. Дорожная отрасль в них представлена очень рельефно — отдельный нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Владимир Владимирович, какие задачи здесь стоят перед Ставропольским краем? Что уже достигнуто?

— Ставрополье — активный участник нацпроектов, инициированных Президентом России. Для их реализации в крае приняты 48 региональных проектов и региональная программа. Непосредственно дорожной отрасли посвящены три из них.

Какие задачи выполняем? Во-первых, улучшаем состояние дорожного полотна. К 2024 году нам необходимо довести долю региональных и межмуниципальных дорог, соответствующих нормативу, до 77%. Местных — до 54%. В целом предстоит «привести в чувство» почти 1,5 тыс. км дорог.

На эти цели планируется направить 8,1 млрд рублей. 1,5 млрд вложено в 2019 году — около 60% этой суммы — из федерального бюджета.

Такая поддержка очень важна. Благодаря ей мы смогли в этом году провести работы на 38 объектах. В целом приведены в порядок 600 км региональных и муниципальных дорог в разных территориях края. Охват очень широкий — десятки районов, городов и сел, для жителей которых движение по дорогам стало более комфортным.

Следующая задача — сделать дороги безопасными. Снизить количество нарушений, дорожно-транспортных происшествий. Мы разработали для этого свои подходы.

Стараемся подходить к проблеме безопасности комплексно. Я поручил нашему дорожному министерству провести анализ, в каких точках у нас чаще всего происходят ДТП. Скоро результат этого мониторинга будет представлен. Каждую такую «точку напряженности» проверим — что можно улучшить, чтобы защитить людей.

Рассчитываю, что это должны быть инженерные мероприятия: отбойники на разделительной полосе, «лежачие полицейские», освещение — все, что потребуется. Но и от людей зависит очень многое.

В ноябре этого года, например, мы объявили месячник безопасности детей с особым упором на обучение правилам дорожного движения — самих малышей, педагогов, родителей. Когда не хватает знаний или самодисциплины, никакие технические средства не



— Есть какие-то ноу-хау?

— Дело не в ноу-хау, а в особенностях региона. Ставрополье — по сути, крупный логистический перекресток в географическом центре Северного Кавказа. Соответственно, мы постоянно имеем дело с большим потоком тяжелого грузового автотранспорта — как транзитного, так и собственного.

Стремление бизнеса снизить транспортные издержки, накинув в кузов пару-тройку центнеров сверх максимальной нормы, в принципе, понятно. Но с тем, как таким образом «убивают» дороги, мы никогда не смирились. Поэтому у нас есть план размещения автоматизированных пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств. К 2024 году в крае их должно быть 12.

Увеличиваем и число средств фото-, видеофиксации нарушений ПДД. К 2024 году планируем установить 211 новых камер.

помогут и не спасут. Воспитанием культуры поведения на дорогах надо заниматься с самого детства — и постоянно.

— Недавно появился рейтинг регионов по качеству дорог. Ставропольский край — в «тройке» лидеров. Как шли к этому результату?

— Честно говоря, у меня правило — смотреть не на рейтинги, а на то, как люди оценивают результаты труда. Вот недавно я общался с вашим коллегой из одного федерального информагентства, который зимой приезжает из Москвы на Кавказ покататься на лыжах. Он похвалил дороги на курортах Ставрополья, Кавминводах. Услышать такое было приятно. Но в голове мысли не о том, где все хорошо, а том, где еще есть проблемы.

Например — на местных дорогах, районных, межпоселковых. Мы специально сделали акцент — значительная доля дорожного фон-

да каждый год должна быть адресована именно таким объектам. В этом году у нас дорожный фонд — около 11 млрд рублей, и более 50% в нем направлены на муниципальные дороги. Работы разной сложности и масштаба прошли на 98 объектах, 240 км дорожного полотна создано или приведено в порядок.

А если говорить в целом, то с 2014 года мы удвоили объем краевого дорожного фонда. За это время отремонтировали более 3,2 тыс. км региональных и местных дорог. Капитально отремонтировано почти 150 км дорожного полотна, построено и отреконструировано 314 км.

— Дорожный фонд на максимуме, понятно. Но превращается ли это количество в качество? Получается ли создавать что-то принципиально новое для региона?

— Мы сегодня реализуем и планируем серьезные инфраструктурные проекты. Они позволят вздохнуть свободнее и автомобилистам, и целым городам.

Среди этих проектов — строительство путепровода через железную дорогу в Невинномысске. Его длина — 300 м, а общая протяженность транспортно-пешеходных зон — 3,1 км. Объект соединит удобным проездом две части города, разделенные железной дорогой. Такой путепровод здесь ждали лет 50.

Сейчас также ведется предпроектная проработка строительства транспортных развязок-эстакад в Пятигорске и Ставрополе. План по вводу в эксплуатацию — до 2023 года.

Завершаем строительство «самого патриотичного» проспекта Ставрополя — Российского. Это новая большая улица в быстрорастущей части краевого центра. С тротуарами, велодорожками, освещением и другой инфраструктурой. Подобных объектов тут десятилетия не строили.

Очень важно, что сегодня у нас есть возможности создавать их — делать жизнь людей нашего края лучше. ■





ТРАНССТРОЙПРОЕКТ

проектный институт

**ПРОЕКТИРОВАНИЕ
И СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНЫХ
СООРУЖЕНИЙ МОСТОВОГО ТИПА**

- РАЗРАБОТКА ПРОЕКТНО-СМЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ (стадии П и Р):
КМ, КЖ, проект усиления сооружений, расчет сооружений на прочность и устойчивость, ППР (включая разработку технологического регламента на сборку и сварку пролетных строений и др.)
- МОНТАЖ ПРОЛЕТНЫХ СТРОЕНИЙ
- ОБСЛЕДОВАНИЕ МОСТОВ

109456, Россия, г. Москва, Рязанский проспект, д.75, к.4.
Тел./факс: +7 (495) 543-42-56, +7 (999) 674-90-11
info@tspmsk.ru | www.tspmsk.ru | @transstroiproekt

Краснодарский край завершил первый этап БКАД в числе лидеров — и по качеству ремонта, и по срокам сдачи объектов. Что именно уже удалось сделать и какие задачи стоят перед регионом в перспективе последующих пяти лет? Подробнее об этом рассказал министр транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края Алексей Переверзев.

КУБАНСКИЕ ТЕМПЫ ОПЕРЕЖЕНИЯ

Беседовала Ульяна ОВЧИННИКОВА



— **Алексей Леонидович, насколько дорожная сеть Краснодарского края соответствует потребностям региона?**

— Одна из главных проблем дорожной сети Краснодарского края — недостаточная пропускная способность. Интенсивность движения автотранспорта на магистральных маршрутах в пик курортного сезона увеличивается в четыре раза и достигает более 80 тыс. автомобилей в сутки. Это приводит к системным транспортным заторам. Как известно, активно продолжается модернизация федеральной трассы М-4 «Дон», но пока остаются серьезные проблемы с пропускной способностью на ее горных участках. Перегруженная дорога А-147 Джубга — Сочи — граница с Республикой Абхазия только на 9,3% протяженности имеет четыре полосы движения. Не обладает требуемой пропускной способностью и трасса А-289 Краснодар —



Темрюк – Белый, обеспечивающая проезд к Крымскому мосту. Сегодня она только на 8,5% протяженности соответствует фактической интенсивности движения. Решением этих вопросов занимаются федеральные дорожники, у них есть масштабные планы.

Вместе с тем в настоящее время краевые дороги тоже испытывают колоссальную нагрузку в связи с увеличившимся автомобильным потоком по направлению в Крым. Только 0,7% протяженности региональной дорожной сети соответствует параметрам I категории при потребности в 7,7 раза больше. Еще одна проблема автодорожной инфраструктуры региона, влияющая на его социально-экономическое развитие – состояние дорог местного значения. В Краснодарском

крае доля дорог в нормативном состоянии составляет меньше 60%, а через пять лет она, согласно общероссийскому целевому показателю, должна стать не менее 85%.

Помимо нацпроекта, Министерство транспорта и дорожного хозяйства также реализует государственную программу «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края». В целом в 2019 году обновлено больше 600 км автотрасс местного значения. В 2020 году к ремонту запланирован примерно такой же объем работ.

Надо отметить, что с 2014 года объем дорожного фонда Краснодарского края увеличен более чем в два раза. В 2019 году он составил почти 35 млрд рублей. За последние пять лет за счет средств



крае их около 30 тыс. км. По состоянию покрытия они значительно уступают федеральной и региональной сети. В настоящее время 63% их протяженности не отвечает нормативным требованиям.

– Сопровождается ли модернизация федеральных трасс на территории края реальным улучшением дорог региональных и местных?

– Около 160 км дорожной сети было приведено к нормативу в Краснодарской агломерации в 2017–2018 гг. еще в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Для участия в БКАД у нас определены три городские агломерации – Краснодарская, Сочинская и Новороссийская, в которых благодаря нацпроекту будут отремонтированы самые востребованные

фонда построен и реконструирован 21 дорожный объект. Это 33 км дорог и почти 1,7 тыс. пог. м искусственных сооружений – мосты, путепроводы и надземные пешеходные переходы.

Можно с уверенностью сказать, что дорожное строительство и ремонт продолжится в крае на таком же высоком уровне и впредь.

– Оцените, пожалуйста, как регион справился с реализацией первого этапа национального проекта. Какие объекты БКАД-2019 при этом были наиболее важны для развития края?

– В этом году в Краснодарском крае приведено в нормативное состояние 137 объекта общей протяженностью 250,3 км, в том числе: 13 – региональных (82,6 км); 50 – в Краснодарской агломерации (67,3 км); 64 – в Сочинской агломерации (85,15 км); 10 – в



Новороссийской агломерации (15,25 км). Причем масштабный ремонт Кубань завершила на два месяца раньше срока — основные работы дорожники выполнили уже в сентябре.

Каждый из этих участков был выбран неслучайно — одни улицы ведут к социальным объектам, по другим трассам проходит интенсивный поток транспорта. Формирование списков проходит в соответствии с анализом нормативности дорожного покрытия, с учетом рекомендаций ГИБДД и обращений граждан. Все это делается для удобства жителей края, поэтому в БКАД важен каждый объект.

— Известно, что серьезные транспортные проблемы в регионе связаны с Сочинской городской агломерацией. Можно подробнее, какие работы выполняются и запланированы там в рамках БКАД?

— Значительная часть дорожной сети Сочинской агломерации в настоящее время не соответствует нормативным требованиям. К проведению Олимпиады были построены и реконструированы 50 различных объектов транспортной инфраструктуры, включая автомобильные дороги, что позволило городу принять Игры на достойном уровне. Однако в масштабе Большого Сочи это не решило всех проблем.

Работа по модернизации дорожной сети агломерации продолжилась в рамках БКАД. Как сказано выше, в Олимпийской столице и ее окрестностях уже отремонтировано 85 км, в следующем году запланировано к ремонту 86 объектов протяженностью 71,4 км. К концу действия нацпроекта в порядок будет приведено около 400 км дорог Сочинской агломерации.

— В ходе реализации нацпроекта приходилось ли сталкиваться с какими-либо сложными организационными проблемами?

— Никаких проблем не возникало. Наоборот, слаженные действия всей проектной команды Министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, муниципальных образований, ГКУ КК «Краснодаравтодор», сотрудников ГИБДД, представителей технадзора и независимых лабораторий способствовали качественному и быстрому выполнению поставленных задач.

Большую пользу для общего дела оказывают общественные организации, которые помогают контролировать качество при производстве работ — они собирают жалобы и предложения жителей, выезжают вместе со специалистами на объекты, совершают самостоятельные инспекционные поездки в ходе ремонта. Если выявляются какие-то недочеты, то подрядчики оперативно их устраняют.

— Вызвала ли реализация БКАД к жизни новые решения, способные улучшить качество дорог и повысить уровень безопасности движения?

— В Краснодарском крае практически на всех объектах БКАД укладывали высокопрочный щебеночно-мастичный асфальтобетон с полимерными добавками, отличающийся особой стойкостью к образованию колеи. Кроме того, в ходе ремонта использовали более современные «плавающие» крышки колодцев, которые за счет особой установки за верхний слой покрытия, препятствуют проседанию.

Подрядные организации, участвующие в выполнении работ в рамках национального проекта, применяют передовые технологии дорожного строительства, что также позволяет сделать ремонт более качественным. За счет этого увеличится долговечность дорог: межремонтные сроки составят 12 лет, по реконструкции и строительству — 24 года.

Однако работа в рамках нацпроекта, конечно, не ограничивается ремонтом покрытия. Задача — не только улучшить качество трасс, но и сократить количество аварийно-опасных участков. Это возмож-

но благодаря установке дополнительных светофоров, ограждений и дорожных знаков, нанесению разметки из термопластика. Вблизи учебных заведений наземные пешеходные переходы делают приподнятыми – визуально они напоминают так называемых «лежащих полицейских», только более широких. Кроме этого, ведется работа по установке камер фото-, видеофиксации в тех местах, где безопасность на дороге напрямую зависит от скоростного режима. Результатом комплекса мероприятий к 2024 году должно стать сокращение числа ДТП в два раза по сравнению с 2017 годом.

– Как вы оцениваете уровень ресурсной базы региона для выполнения задач нацпроекта?

– Ресурсы региона – это предприятия с мощной собственной производственной базой, высококвалифицированными кадрами и современной импортной дорожно-строительной техникой. Местного потенциала достаточно для того, чтобы выполнять задачи, поставленные национальным проектом.

– Какие компании региона участвуют в реализации БКАД?

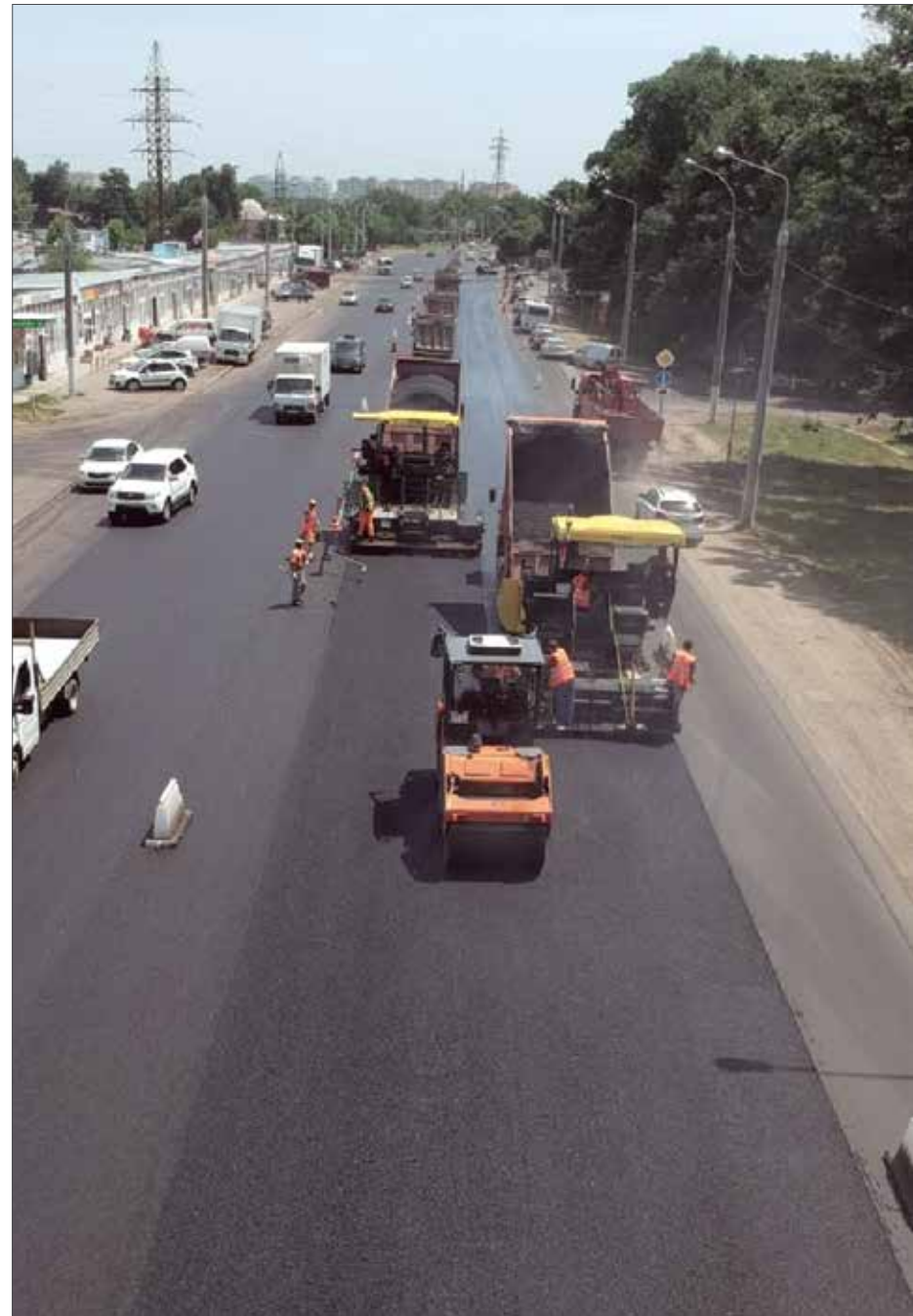
– В реализации нацпроекта принимают участие следующие подрядные организации: НАО «ДСУ-1», ООО «Северское ДРСУ», ГУП КК «Дагомысское ДРСУ», ООО «Фирма «Дортранссервис», ООО «Красноармейское ДРСУ». Причем некоторые из них положительно зарекомендовали себя еще в 2017–2018 гг. в ходе приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», когда занимались ремонтом в Краснодарской агломерации.

– Алексей Леонидович, поделитесь с нашими читателями планами на ближайшие годы.

– На 2020 год мы уже определились, что в городских агломерациях предстоит обновить около 180 км дорожного покрытия, то есть масштаб работ фактически остается прежним. Ремонт будет проходить и на социально-значимых участках в сельской местности.

В настоящее время по объектам БКАД во всех агломерациях заключены контракты на 2020–2021 гг., причем подрядные организации, воспользовавшись благоприятными погодными условиями, уже приступили к ремонту некоторых участков – на опережение.

Рассчитываем – и у нас есть все основания на это, – что к концу 2024 года будут достигнуты плановые показатели, предусмотренные нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги». ■





В донском регионе по итогам реализации нацпроекта доля автодорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна составить не менее 55,2%. По факту завершения ремонта и капитального ремонта в 2019 году в рамках регионального проекта «Дорожная сеть» доля таких дорог вырастет до 52,7%.

**Министр транспорта Ростовской области
Андрей Иванов**





Дорожникам России Ростовская область, прежде всего, хорошо известна тем, что на ее территории происходит масштабная модернизация федеральной магистрали М-4 «Дон». Вместе с тем теперь, с началом реализации национального проекта «БКАД», здесь решаются и другие важнейшие задачи. Напомним, в прошлом году Владимир Путин, заступая на новый президентский срок, подчеркнул, что уже удалось серьезно обновить федеральные трассы, а теперь нужно привести в порядок региональные и местные дороги. Донской край в этом направлении снова оказался одним из лидеров — по объемам работ, которые предстоит выполнить в рамках БКАД.



НОРМАТИВНОСТЬ, БЕЗОПАСНОСТЬ, МОДЕРНИЗАЦИЯ





В целях реализации федеральных проектов «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в Ростовской области был разработан региональный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на 2019–2024 гг. Общий объем финансирования на весь период действия нацпроекта здесь составит 47,1 млрд рублей.

Основными целями регионального проекта являются:

- увеличение доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 55,2% к 2024 году;
- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети субъекта РФ в два раза по сравнению с 2017 годом;
- снижение доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10% по сравнению с 2017 годом;
- доведение в городских агломерациях доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85%.

В 2019 году на мероприятия регионального проекта было намечено направить 6,5 млрд рублей, в том числе за счет федерального бюджета — 2,2 млрд рублей, за счет консолидированного бюджета Ростовской области — 4,3 млрд рублей.

ДОРОЖНАЯ СЕТЬ

В Донском крае определены три городские агломерации: Ростовская, Таганрогская и Шахтинская. В них входит 21 муниципальное образование, а общая протяженность дорожной сети превышает 3,6 тыс. км. За период реализации нацпроекта (до 2024 года включительно) здесь планируется провести работы по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту на автомобильных дорогах регионального и местного значения общей протяженностью около 870 км.

Самой крупной является Ростовская агломерация. Протяженность ее дорог превышает 2 тыс. км, причем из них федерального значения — только 84,8 км. В состав агломерации вошли 11 муниципальных образований области, включая города Ростов-на-Дону, Азов, Батайск, Новочеркасск. Доля дорог, соответствующих нормативному транспортно-эксплуатационному состоянию на момент старта БКАД, здесь равнялась 63,4%.

Аналогично оценивался процент соответствия нормативу и в Шахтинской агломерации. Здесь протяженность дорожной сети превышает 1,1 тыс. км, из них федерального значения — только 85,2 км. Агломерация включает в себя семь муниципальных образований, в том числе города Шахты, Гуково, Зверево, Новошахтинск.

В Таганрогской агломерации также преобладают дороги регионального и местного значения. В нее включены три муниципальных образования. Доля дорог, соответствующих нормативу, была равна 45,3%.

На 2019 год ставилась задача по доведению до нормативного состояния дорожной сети Ростовской агломерации до 64,4%, Шахтинской — до 65,7%, Таганрогской — до 53,9%.

Всего по программе 2019 года нацпроекта «БКАД» в Ростовской области к нормативному состоянию должны быть приведены 130 участков автодорог регионального и межмуниципального значения общей протяженностью свыше 340 км. По дорогам местного значения — 73 объекта в муниципальных образованиях.

ях. Итого – 203 объекта общей протяженностью около 450 км. Работы уже завершены.

На следующий год запланировано 177 объектов регионального, межмуниципального и местного значения.

Результаты реализации нацпроекта в 2019 году и программа на 2020 были рассмотрены на общественных слушаниях, которые региональный минтранс провел 28 ноября. «В настоящее время по всем объектам ведутся процедуры торгов, – подчеркнул министр транспорта Ростовской области Андрей Иванов. – До конца текущего года планируем заключить контракты и приступить к выполнению работ с самого начала нового строительного сезона, как только наступят благоприятные погодные условия».

Следует также отметить важную особенность «ростовского БКАДа»: при реализации нацпроекта доля софинансирования муниципалитетов, в соответствии с решением губернатора, составит всего лишь 1% к областной части. То есть практически полностью снята нагрузка с муниципальных бюджетов.

Принято и еще одно особое решение. Муниципальным образованиям с 2020 года передаются поступления от транспортного налога, то есть эти территории получают больше возможностей для развития местной дорожной сети.

В рамках БКАД ростовчане, безусловно, подключились и к проекту «Улица Победы». Напомним, он приурочен Минтрансом России к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Всем муниципальным образованиям области рекомендовано при формировании муниципальных дорожных программ на 2020 год предусматривать средства на приведение в нормативное состояние улиц, которые названы в честь Великой Победы.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В Ростовской области мероприятия регионального проекта «Безопасность дорожного движения» по снижению социального риска полностью синхронизированы с одноименным федеральным проектом. Ростовчане твердо намерены достичь целевого показателя БКАД – снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом. «Реализация регионального проекта «Безопасность дорожного движения» позволит сохранить более тысячи жизней», – комментирует Андрей Иванов.





И уже есть результаты. Количество дорожно-транспортных происшествий по итогам 11 месяцев 2019 года, в сравнении с аналогичным периодом 2018 года, уменьшилось на 22,3%, число погибших – на 22,5%, раненых – на 20,4%.

Сегодня в Ростовской области обеспечивается работа 268 приборов автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, в том числе стационарные комплексы «Кордон», комплексы «Паркон», фиксирующие нарушения правил стоянки/остановки, передвижные комплексы «Крис-П», ста-

ционарные комплексы фотовидеофиксации Ростова-на-Дону. Статистика показывает, что аварийность и тяжкие последствия при ДТП снижаются благодаря таким техническим мерам контроля нарушений ПДД.

Также региональным минтрансом в 2018 заключено соглашение о сотрудничестве и взаимодействии в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на участке автомобильной дороги М-4 «Дон» в административных границах Ростовской области с Государственной компанией «Автодор».

В октябре 2019 года подобное соглашение заключено также с ФКУ «Упрдор Москва – Волгоград» по участкам автомобильных дорог федерального значения А-260, А-270, А-280, А-135 в административных границах региона. Документ предусматривает обеспечение безопасности дорожного движения с использованием камер автоматической фото-, видеофиксации нарушений ПДД. Федеральные дорожники будут осуществлять содержание и эксплуатацию 37 комплексов «Декарт», находящихся на балансе ФКУ «Упрдор Москва – Волгоград», а также обеспечивать бесперебойную передачу полученных сведений. Областной Центр безопасности дорожного движения, со своей стороны, предоставляет вычислительные мощности для размещения информации, обеспечивает ее бесперебойную приемку, техническую обработку. Кроме того, передает данные о зафиксированных нарушениях ПДД в уполномоченные органы. Тестирование комплексов на трассах А-260, А-270, А-280, А-135 уже началось.

«Соглашение – результат нашей совместной работы с федеральными коллегами в части обеспечения безопасности дорожного движения, – говорит Андрей Иванов. – Мероприятия по развитию и совершенствованию систем фото-, видеофиксации будут продолжены. Это одна из важнейших составляющих нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

ЦИФРОВИЗАЦИЯ И МОДЕРНИЗАЦИЯ

Наряду с приведением к нормативу дорожной сети важной составляющей регионального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» является цифровизация. Речь идет об автоматических системах управления движением в крупных городах и городских агломерациях, применении энергосберега-

ющих технологий освещения, а также об автоматическом весогабаритном контроле и опять же о фото-, видеофиксации нарушений ПДД.

Ежедневно с камер обрабатывается более 20 тыс. треков. Для анализа поступающих данных на базе Центра безопасности дорожного движения в ближайшее время заработает модуль «Скоринг» на основе нейронных сетей. Он приобретен по поручению губернатора Ростовской области для автоматизации процесса проверки фотофактов, что существенно повысит эффективность обработки информации.

В планах – тестирование комплексов, фиксирующих большее число составов правонарушения ПДД, в том числе на перекрестках и нерегулируемых пешеходных переходах.

Также на региональных и межмуниципальных дорогах Ростовской области, начиная с 2019 года, планируется установить 15 автоматизированных систем весогабаритного контроля.

В новом строительном сезоне продолжится использование технологии глобальных систем позиционирования и навигации (GPS, ГЛОНАСС), с помощью которых подрядчики выстраивают логистику доставки строительных материалов на объекты. Использование автогрейдеров и укладчиков асфальтобетонной смеси, оборудованных автоматизированными системами управления, позволяет увеличить скорость, качество и точность работ.

Будет продолжено внедрение системы управления состоянием автодорог на основе оценки их остаточного ресурса. Это увеличит жизненный цикл объектов региональной опорной сети, так как поможет определять оптимальную технологию ремонта на основе достоверных результатов комплексного динамического мониторинга.

В 2019 году Ростовская область, наряду с Белгородской, стала одним из первых регионов, который начал применять технологию обустройства шумовых полос на объектах национального проекта. Андрей Иванов отмечает, что такое новшество, ранее хорошо зарекомендовавшее себя на федеральной сети, является «частью комплексных мероприятий, одним из действенных и при этом малозатратных способов снижения аварийности».

Всего в Ростовской области в 2019 году на дорогах регионального и межмуниципального значения обустраивают более 60 км шумовых полос, причем в качестве ноу-хау планируется устраивать их перед участками с круговым движением.



Дополнительно стоит отметить, что Правительством Ростовской области, ПАО «Газпром» и ООО «УК «РОСНАНО» утвержден план мероприятий по реализации регионального пилотного проекта по развитию рынка газомоторного топлива на 2018–2021 гг. Дорожной картой, в частности, предусмотрено создание десяти сервисных центров по переводу техники на КПГ и ее обслуживанию. Определены также необходимые объемы софинансирования мероприятий по переоборудованию транспортных средств из областного бюджета, порядок предоставления субсидии юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям. В областном минтрансе уверены, что этот пилотный проект будет способствовать эффективной реализации БКАД в части обеспечения безопасности пассажирских перевозок, сбережения жизни и здоровья граждан. ■

Белгородская область стала первым субъектом Федерации, завершившим дорожные работы текущего года в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». О том, что здесь уже сдан последний плановый объект, Росавтодор сообщил еще 27 июня. Всего за два с половиной месяца в нормативное состояние в Белгородской и Старооскольско-Губкинской агломерациях привели 138,8 км дорог. О том, как удалось достичь таких впечатляющих успехов, мы побеседовали с начальником ОГКУ «Управление дорожного хозяйства и транспорта Белгородской области» Сергеем Евтушенко.



В ПРИОРИТЕТЕ — МУНИЦИПАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ



— **Сергей Викторович, какие объекты вошли в программу дорожных работ национального проекта в Белгородской области в 2019 году?**

— Всего в нацпроекте в прошлом году участвовало 107 объектов в двух агломерациях — Белгородской, в которую входит шесть районов, и Старооскольско-Губкинской (два района), а также областные дороги. Объем финансирования составил 1,7 млрд рублей, из которых 1,2 млрд — средства федерального бюджета.

В Белгороде, например, отремонтирован участок пр. Богдана Хмельницкого протяженностью 1,42 км — главной транспортной артерии, соединяющей северную часть города с южной. Проспект проходит через центр областной столицы и является одной из самых востребованных улиц города. В ходе ремонта этой дороги для верхнего слоя дорожного

покрытия применили щебеночно-мастичный асфальтобетон, нижний слой устроен из крупнозернистого асфальтобетона.

Надо сказать, что ремонт дорог в областной столице проводили в тесном взаимодействии с коммунальными службами. Если в границах объекта проходят тепловые сети, то сначала производилась их замена, и только после этого к работам приступали дорожники. Так подошли к ремонту участка ул. Князя Трубецкого протяженностью 1,22 км. Всего в Белгороде в 2019 году отремонтировано 15 улиц.

Очень важно, что национальный проект помогает приводить в нормативное состояние дороги местного значения. Так, в пос. Октябрьский Белгородского района отремонтированы 32 улицы, в городах и поселках Яковлевского района – 17 объектов улично-дорожной сети, 14 – в Старом Осколе. Кроме того, проведен ремонт

Благодаря уже принятым мерам, на данный момент в Белгородской области доля региональных трасс, соответствующих нормативам, составляет 62,7%, а в агломерациях она достигла 76,7%. Таким образом, уже сейчас есть основания утверждать, что наш целевой показатель нацпроекта к 2024 году – 68,7% и 85% соответственно – будет выполнен.

– Какие проблемы возникают в ходе реализации проектов в рамках БКАД и как они решаются?

– Я не могу сказать, что у нас есть проблемы, идет текущая работа в нормальном режиме. Небольшие трудности вызвала Система оперативного управления (СОУ) «Эталон» – программа, в которой ведется отчет о реализации заданий нацпроекта и осуществляет-



автодороги Шебекино – Ржевка. Заменено дорожное покрытие, обочины укреплены асфальтогранулятом, установлены дорожные знаки, нанесена разметка. В районе школы для обеспечения безопасности на дороге создали искусственные неровности и смонтировали барьерное ограждение. Для удобства селян построены съезды, ведущие к населенным пунктам района.

Отмечу, что значение нацпроекта для нашей области трудно переоценить, ни один муниципалитет не смог бы выполнить за счет имеющихся дорожных фондов запланированный в нем объем работ. В 2019 году, например, 99 из 107 улиц – муниципальные объекты. Совершенствование и ремонт дорожной сети необходим не только для развития экономики, это позволяет существенно повысить уровень жизни населения.

ся контроль со стороны федеральных структур. «Эталон» требует подробной информации по каждому объекту, от начала реализации БКАД до ввода объекта в эксплуатацию. В течение месяца наши специалисты с этим разобрались, и сейчас заполнение всех отчетов программы, а также получение поручений для выполнения нацпроекта происходит в рабочем ежедневном режиме.

– Как и кем осуществляется контроль дорожных работ?

– На объектах ремонта по нацпроекту имеет место трехсторонний контроль. Наряду с областным управлением автомобильных дорог и муниципалитетами, на территории которых проводятся работы, мониторинг работ ведут также специалисты федеральных органов исполнительной власти. За каждым объектом закреплен



инспектор Росавтодора. В СОУ «Эталон» есть специальное поле, которое федеральные инспекторы заполняют на основе своих наблюдений. Эти сведения в прямом доступе отслеживают контролирующие органы в Москве.

– Каковы планы на 2020 год и как ведется подготовка к их реализации?

– На будущий год по нацпроекту у нас запланировано 90 объектов, в первую очередь, муниципальных – в Белгородской (Ше-

бекинский, Корочанский, Борисовский, Белгородский и Яковлевский районы) и Старооскольско-Губкинской агломерациях, общей протяженностью 165 км, на сумму 1,8 млрд рублей. На сегодняшний день торги завершены уже почти по всем объектам. Это позволит подрядным организациям все необходимые подготовительные работы – закупку сырья, материалов, приведение в порядок техники, оборудования и прочее – провести уже зимой, чтобы своевременно начать ремонты и примерно к концу июня их завершить.

– Какие современные технологии и технические средства применяются при реализации нацпроекта в Белгородской области?

– У нас широко используются холодный ресайклинг, специальные добавки в асфальтобетон, термопластик в разметке. Причем освоение этих технологий пришло к нам не с нацпроектом, мы их широко применяли и ранее. Безопасность дорожного движения обеспечивается при помощи инновационных знаков с высокой степенью светоотражения и оцинкованными стойками. Гарантия на все виды работ – 7 лет.

Если говорить об экономике проекта, то на территории Белгородской области производится множество материалов для дорожного строительства, пожалуй, за исключением битума и узких фракций асфальтобетона. Это энергосберегающие добавки для снижения температуры приготовления и уплотнения асфальтобетонной смеси, пластификаторы для производства ПБВ и модификаторы битума, дорожные адгезионные добавки, пропитки для дорожных покрытий, а также добавки для получения холодного асфальтобетона. На территории области производятся дорожные знаки, ведется заготовка щебня объемом около 3,5 млн т в год, причем к началу сезона минимум 70% необходимых инертных материалов уже находится на складах подрядчиков. Так что проблем с материальной базой у нас практически нет. При этом специальный отдел в областном управлении дорог ведет мониторинг цен на строительные материалы, из них выбирается оптимальный вариант.



– Какие проекты в рамках нацпроекта предстоит реализовать до 2024 года?

– Сейчас сложно назвать точно, какие объекты войдут в программы 2023–2024 гг. Есть прогноз, но каждый год происходит его корректировка. Некоторые объекты по социальным или экономическим причинам переносятся на более ранние сроки, или наоборот. На сегодняшний день утверждена программа 2020 года, за январь планируем определить объекты 2021-го. И так далее. Все задания нацпроекта, я уверен, будут выполнены в срок с высоким качеством. ■



Роман СТАРОВОЙТ,
губернатор Курской области

2019 год стал во многом определяющим для Курской области. Он прошел под знаком «Год дорог», что позволило дать необходимый импульс к долгосрочному развитию дорожной отрасли и региона в целом.

УЧАСТИЕ В БКАД — ОДИН ИЗ ПРИОРИТЕТОВ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА



Мы понимаем, что важным фактором инвестиционной и туристической привлекательности региона является его безопасная и развитая дорожно-транспортная инфраструктура. Для достижения данной цели Курская область участвует в нескольких проектах по ремонту и строительству автомобильных дорог.

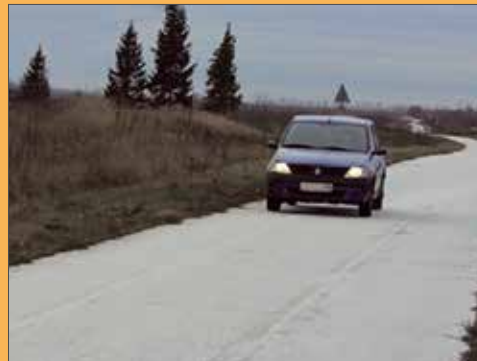
В 2019 году дорожный фонд получил беспрецедентный объем финансирования – более 8,6 млрд рублей. 2,2 млрд – средства из федерального бюджета. Еще 6,4 млрд составили поступления из регионального дорожного фонда. Это позволило привести в нормативное состояние 690 км дорог. Также было построено и реконструировано 79 км автодорог. Из них 73,5 км местных и еще 5,5 км межмуниципальных. Кроме этого, возведено 9 мостовых сооружений общей протяженностью 436 м.

Курские дорожники отремонтировали 611 км автомобильных дорог, в том числе 506 км регионального и межмуниципального значения и 105 км — местного. Также было проведено устройство линии электроосвещения общей протяженностью более 7,6 км.

Одно из самых приоритетных направлений — участие в национальном проекте «БКАД». Планируется, что к 2024 году благодаря этому доля дорожной сети регионального значения в нормативном состоянии увеличится до 51%, а в Курской агломерации — до 85%.

В текущем году удалось отремонтировать 8 участков дорог регионального и межмуниципального значения общей протяженностью более 34 км. В Курске отремонтировано 32 объекта, протя-

По количеству автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием Курская область занимает четвертое место в ЦФО. Их общая протяженность составляет 17 тыс. км. При этом дорожная сеть региона представлена дорогами федерального, регионального, межмуниципального и местного значения.



женность которых более 51 км. При выполнении этих работ нам удалось сэкономить средства и привести в нормативное состояние дополнительно еще 1,2 км на ул. 50 лет Октября.

В рамках нацпроекта начато строительство капиталоемких объектов. Одним из них стала «магистральная улица — пр. Дружбы» протяженностью 3,32 км. Срок завершения строительства намечен на IV квартал 2020 года. Однако уже сейчас на автомагистрали открыто рабочее движение.

Более 3 км дороги в две полосы в каждом направлении соединяют Центральный округ Курска с Сеймским округом и обеспечивают выход на объездную дорогу М-2 «Крым». Это позволяет разгрузить ул. 50 лет Октября и существенно снизить транспортную нагрузку на центр города.

В рамках федеральной программы «Устойчивое развитие сельских территорий» построено 12 объектов общей протяженностью 37 км. Объем финансирования составил 569,5 млн рублей, из которых 458,1 млн — средства федерального бюджета.

Через территорию Курской области проходит свыше 400 км автодорог федерального значения. На них в этом году также выполнен внушительный объем работ. Так, начат капремонт обхода Курска протяженностью 27 км — участка автодороги М-2 «Крым». Трасса будет расширена до четырех полос. Ввести объект в эксплуатацию планируется в 2021 году.

Федеральные дорожники выполнили капитальный ремонт северного подъезда к Курску от трассы М-2 «Крым». Участок протяженностью 3,6 км введен в эксплуатацию на 7 месяцев раньше

установленного срока. Также завершены все работы на южном подъезде в областной центр. Закончен капремонт моста через р. Харасея на автодороге А-142 Тросна – Калиновка.

Наша цель – сделать все дороги Курской области надежными, качественными и безопасными, поэтому работа будет продолжена. Объем средств дорожного фонда региона в 2020 году составит почти 6,5 млрд рублей.

Планируется построить и реконструировать 53,7 км автодорог, в том числе: регионального и межмуниципального значения – 14 км, местного – 39,7 км. Запланировано провести ремонт около 335 км автомобильных дорог, в том числе регионального и межмуниципального значения – 237,5 км, местного значения – 97,3 км.



На реализацию национального проекта «БКАД» в 2020 году планируется направить 1,7 млрд рублей, из которых 1,2 млрд рублей – из федерального бюджета. Это позволит отремонтировать три объекта на дорогах регионального значения (общей протяженностью 19,8 км), а также девять объектов на дорогах муниципального значения (более 8,6 км). В Курске будет отремонтировано 46 объектов местных дорог общей протяженностью 48,8 км. А также запланировано:

- продолжить начатое в 2019 году строительство путепровода через железную дорогу в Курчатове протяженностью 0,871 км;
- завершить начатое в 2019 году строительство дороги на пр. Дружбы в Курске протяженностью 3,32 км;
- начать работы по реконструкции дороги по ул. Бойцов 9-й дивизии в Курске общей протяженностью 0,6 км;
- начать работы по реконструкции дороги по ул. Светлая в Курске общей протяженностью 3 км;

Кроме того, в рамках нацпроекта, при условии предоставления Курской области иных межбюджетных трансфертов, планируется:

- завершить начатое в 2019 году строительство автомобильной дороги Отрешково – Петровское – Беседино – Безобразово в Курском районе протяженностью 0,96 км;
- продолжить реконструкцию автомобильной дороги Курск – Поныри в Золотухинском районе, протяженностью 3,98 км.

В 2019 году Курская область заключила контракты на проектирование реконструкции девяти мостовых сооружений. Восемь из них включены в программу мероприятий по приведению в нормативное состояние аварийных мостов. Приблизительный объем финансирования составит более 1 млрд рублей.

Строительство новых дорог способствует развитию инфраструктуры в целом. Курск – крупный транспортный узел. Через него пролегают важнейшие железнодорожные маршруты, связывающие центр России с югом страны, Поволжьем, ближним зарубежьем.

До конца текущего года начнется создание документов транспортного планирования для Курской области и, конечно же, для Курска. Уже сейчас разработана Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) областного центра. Она позволяет видеть те направления, по которым мы будем двигаться. Параллельно ведется серьезная работа по получению субсидий на приобретение современного подвижного состава. Приложим все усилия для того, чтобы новые современные автобусы вышли на городские улицы уже в первой половине следующего года. ■

Модификатор асфальтобетона «УльтраДор®»



УльтраМол®

Технологии для дорог
нового поколения

Подходит для СуперПэйв и Евроасфальт

Компания УльтраМол® представляет и производит новый модификатор асфальтобетона УльтраДор®, получаемый из отходов вулканизированных резин по запатентованной инновационной технологии. В основе модификатора лежит инновационный высокоскоростной сдвиговый способ получения активного порошка резины. Модификатор соответствует ГОСТ Р 55419-2013. Предоставляется возможность продажи оборудования и технологии под ключ для реализации в любом из регионов страны или за рубежом.

Применение технологии УльтраМол® позволяет решить несколько проблем федерального масштаба:

- Экологическая проблема утилизации отходов резин, в том числе отработанных шин;
- Производство модификатора УльтраДор® возможно в любом регионе нашей страны, инновационная технология обладает экспортным потенциалом;
- Получение новых свойств дорожного покрытия в любых климатических зонах.

Технологические особенности модификатора УльтраДор®:

- Предназначен для «сухого» введения в асфальтобетонную смесь;
- Не требует предварительного подогрева;
- Не требует модернизации асфальтобетонных заводов;
- Подается по линии подачи стабилизирующих добавок;
- Перемешивание происходит в смесителе;
- Позволяет уменьшить или заменить минеральный порошок в смесях.

Модификатор УльтраДор® позволяет более чем в 2 раза улучшить характеристики и более чем в 1,5 раза увеличить срок службы дорожного полотна, что позволяет значительно снизить стоимость эксплуатации и ремонта автомобильных дорог, а также решить экологическую проблему с техногенными отходами резин в регионе применения.



Николай ФЕОКТИСТОВ,
менеджер направления Topcon SmoothRide
ООО «Геостройизыскания»

УСПЕШНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ TOPCON SMOOTHRIDE В НАЦПРОЕКТЕ «БКАД»

Курская область активно подключилась к решению задач национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», запланировав к концу 2024 года привести в нормативное состояние более 51% региональных и межмуниципальных дорог и 85% дорожной сети агломерации Курска. Одним из целевых показателей нацпроекта, как известно, является также создание общероссийского Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. В решение этой задачи БКАД курские работники дорожной отрасли тоже стараются внести свою лепту, в частности внедряя прогрессивные мировые методы проектирования и изысканий.

КУРСКАЯ ОБЛАСТЬ



👁 ОБЪЕКТЫ НА КАРТЕ

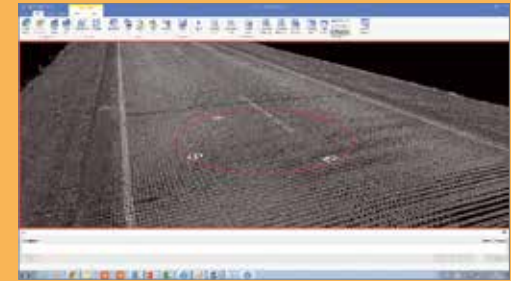
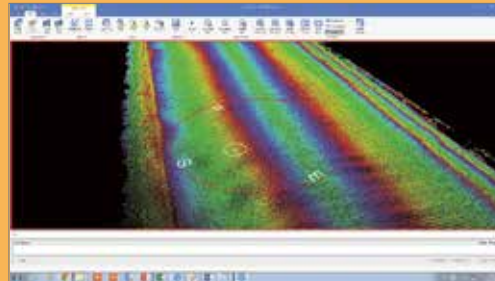
🟢 Работы завершены

🟡 Работы ведутся

🟠 Работы планируются

2019 год, в связи с началом реализации нацпроекта, был объявлен в Курской области Годом дорог. Основная декларируемая задача — улучшить транспортную доступность и создать комфортные условия для жизни. Особое внимание при этом направлено на дороги в сельской местности.

Пользователь в лице представителей компании «Дорстройконтроль» высоко оценил прирост в скорости выполнения работ, включая отсутствие необходимости выходить на проезжую часть и перекрывать движение. Объем собранной информации в виде облака точек не идет ни в какое сравнение с тем, что удавалось



Ради ускоренного достижения наилучших результатов курское ООО «Дорстройконтроль», один из участников реализации указанных планов, решило использовать технологию восстановления дорожного покрытия SmoothRide от компании Торсон (генеральный дистрибьютор в России — ООО «Геостройизыскания»).

Конкретной задачей ставилось осуществить оптимизированный сбор данных о состоянии дорог при помощи сканера Торсон RD-M1, выпустить проект ремонта в программном комплексе MAGNEToffice и реализовать его, используя 3D-систему нивелирования Торсон RD-MS.

Решение было применено на нескольких объектах Курской области. В качестве примера рассмотрим одно из них — «Ремонт автомобильной дороги Отрешково — Петровское — Беседино, участок 14,12 км». Для него не имелось никакого проекта, только были описаны виды работ с объемами «одной строкой», без ведомостей, без указания участков укладки выравнивающего слоя или глубин фрезерования.

Очевидно, что привести дорогу к нормативу без исследования ее текущего состояния и выпуска проекта вертикальной планировки невозможно. Поэтому первым шагом к достижению поставленной цели является сбор данных, который и был осуществлен при помощи мобильного сканера Торсон RD-M1.

получать ранее посредством съемки поперечными сечениями с шагом 25 м. Использование мобильного сканера RD-M1 позволило сократить время на сбор исходных данных на 70% и получить в полном объеме необходимые сведения, чтобы принять на 100% верное проектное решение.

Создав цифровую 3D-модель существующей дороги на основе облака точек, пользователь приступил к проектированию, результатом которого должно было стать соответствие отремонтированного объекта нормативным требованиям, обеспечение безопасного проезда. Для решения данной задачи технологический процесс ТорсонSmoothRide предлагает использование программного продукта MAGNET Office Resurfacing.

Задавая параметры по толщине слоя покрытия и также по глубине фрезерования, пользователь получил информацию по выравнивающему слою и переменным глубинам фрезерования, так как текущее состояние дороги не позволяло снять и уложить слой покрытия фиксированной толщины. Перед командой стояла задача сгладить продольный профиль, добиться фиксированных поперечных уклонов на всем протяжении трассы и вписать виражи.

В результате были получены 3D-модели для фрезерования и укладки асфальта. Модель существующей дороги и проектную по-



Применение технологии SmoothRide позволило сократить время на сбор исходных данных на 70%, подготовить проект, отвечающий нормативным требованиям, реализовать его в автоматическом режиме с приростом производительности труда на 20% в смену, а также снизить финансовые затраты на 30%.

верхность оставалось лишь загрузить в систему Торсон RD-МС для точной реализации. Вместе с этим пользователь получил ведомости объемов работ, на основе которых смог точно рассчитать логистику и спланировать этапы реализации проекта, что в совокупности с верным проектным решением позволило добиться экономии финансовых ресурсов до 30%.

Установив систему RD-МС на дорожную фрезу и асфальтоукладчик, загрузив 3D-модели, получив данные по уплотнению асфальтобетонной смеси, запроектированной для данной дороги, пользователь начал производить работы по фрезерованию. Поскольку управление положением режущего барабана полностью автоматизировано и корректируется в каждый момент времени согласно подготовленному проектному решению, у специалистов Дорстройконтроля не возникло проблем, с которыми они сталкивались ранее, таких как необходимость геодезической разбивки и картограммы фрезерования или установки копирной струны, воздействие человеческого фактора. На каждом из этапов оператор мог допустить ошибку, что нередко приводило к перерасхо-



ду материалов и задержкам в графике производства работ из-за переделок. В результате, используя систему Торсон на дорожной фрезе, исполнителю удалось добиться прироста производительности до 20% в смену, что позволило раньше приступить к укладке асфальта.

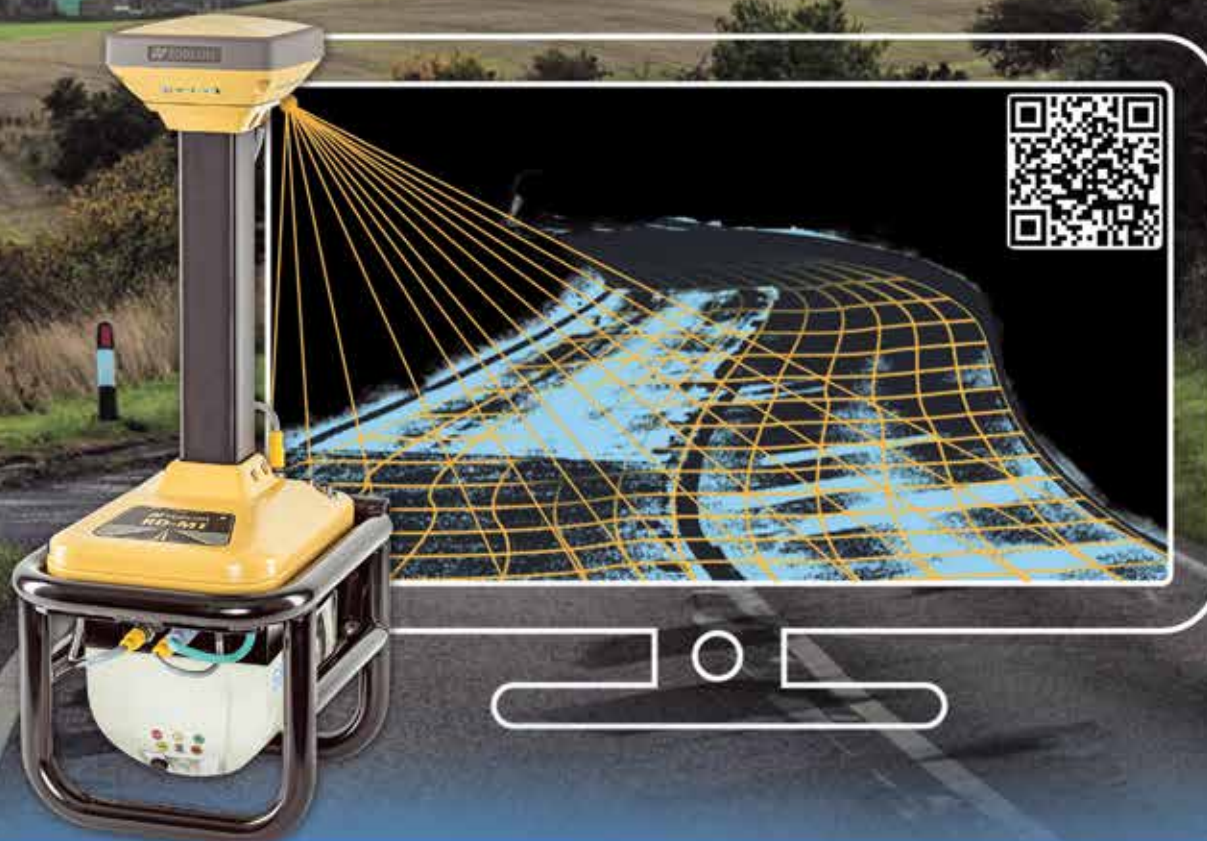
На данном объекте было необходимо уложить выравнивающий слой переменной толщины и выполнить поверхностную обработку. Однако нередко выравнивающий слой и слой покрытия выполняются из одного и того же типа асфальтобетонной смеси, и принимается решение укладывать оба слоя за один раз. Такой метод производства работ приводит к переменной толщине слоя, и после уплотнения теряется ровность покрытия. Ранее в «Дорстройконтроле» сталкивались с такими проблемами. Однако при использовании системы Торсон RD-МС на асфальтоукладчике запас на уплотнение задается в процентном соотношении к толщине слоя, и в итоге ровность не теряется, а остается соответствующей проекту. Стоит добавить, что геодезическая разбивка и картограмма укладки или установка копирной струны также не потребовались.

Закончив работы в намеченный срок, без перерасхода и переделок, «Дорстройконтроль» предъявил результат государственному заказчику. Контрольные измерения по ровности, толщинам уложенных слоев и геометрические параметры соответствовали нормативной документации, автомобилисты получили безопасную и качественную дорогу. После успешного завершения проекта руководство компании высоко оценило эффективность новой технологии и приняло решение использовать ее на последующих объектах. ■

 TOPCON

SmoothRide

современные **ТЕХНОЛОГИИ** дорожного ремонта



Современная технология восстановления дорожного покрытия со всеми преимуществами спутниковых ГНСС RTK решений.

«С каждым годом растет количество транспортных средств на дорогах, увеличиваются объемы грузовых и пассажирских перевозок. Вместе с этим растут и соответствующие потребности населения, — отмечает министр транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Павел Саватеев. — Для улучшения условий транспортного сообщения в регионе необходимо строительство обходов населенных пунктов, обеспечение подъезда к важнейшим транспортным узлам, железнодорожным станциям, к другим инфраструктурным объектам и, конечно же, ремонт существующих дорог». О том, как в решении этих задач поможет нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», по которому Нижегородской области выделяется рекордное финансирование, мы попросили главу дорожного ведомства рассказать подробнее.

ОБ ОРИЕНТИРАХ И НОВАЦИЯХ ЛИДЕРА ФИНАНСИРОВАНИЯ



— Павел Николаевич, что представляет собой дорожная сеть Нижегородской области и какие ключевые задачи стоят перед вами в рамках БКАД?

— Всего в Нижегородской области более 32,5 тыс. км дорог. Федеральные трассы (472 км) отраслевым требованиям соответствуют на 91,8%. Из 13 тыс. км дорог регионального значения в нормативном состоянии на начало этого года находилось 29,9%; из 19 тыс. км дорог местного значения — 43%. Благодаря реализации национального проекта «БКАД» ситуация заметно меняется: сейчас в нормативном состоянии уже 34,8% при плановом значении 34,7%.

К 2024 году мы должны привести к нормативу 85% дорог в городских агломерациях и 38,2% региональных дорог. Для уточнения этих показателей, особенно последнего, надо отметить — в предстоящие пять лет нам предстоит отремонтировать около 5 тыс. км дорожной сети.

— Известно, что Нижегородская область является лидером среди субъектов РФ по объему финансирования, предоставляемого в рамках БКАД. Успехи региона в реализации мероприятий нацпроекта при этом отмечались еще в начале дорожно-строительного сезона. Каково положение дел на текущий момент?

— Мы полностью выполнили план национального проекта «БКАД» на 2019 год. По-другому и быть не могло, учитывая доверие и поддержку, которые нам оказывал губернатор Нижегородской области Глеб Никитин и Правительство РФ. На решение

— Какие самые крупные и важные для развития экономики региона объекты приведены к норме?

— Каждый километр отремонтированных дорог важен и для жителей, и для экономики, они имеют и общественную значимость. Могу привести несколько примеров.

Южный обход Арзамаса длиной 5 км и Юго-восточная объездная дорога с. Дивеева длиной 3 км с новым мостом через р. Вичкинзу — это важные составляющие инфраструктуры паломническо-туристического кластера «Арзамас — Дивеево — Саров».

Полностью отремонтировали дорогу из Павлова в Гороховце, которая выходит на трассу М-7. А это 31 км.

Межрегиональные магистрали Рязск — Касимов — Муром, Шопша — Иваново и Семенов — Шахунья — Киров (24 км) соединяют крупные города Приволжского округа. На них отремонтированы участки протяженностью, соответственно, 5, 3 и 24 км.



непростых поставленных задач было направлено более 7,4 млрд рублей, в том числе около 3,3 млрд регион получил из федерального бюджета. На эти средства отремонтировано 763 км на 173 объектах. Замечу, что по результатам проводимых аукционов у нас в течение года также возникала экономия. За счет этого мы ремонтировали дополнительные объекты. Сделали даже больше, чем планировалось. Не будет преувеличением сказать, что за последние 20–30 лет ни в стране, ни в нашем регионе не было ничего подобного: никогда ранее не выделялось столько денег на обновление автомобильных дорог, не выполнялось такого объема работ.

Участок Пикино — Городище протяженностью 16 км в Борском районе — единственная дорога, которая соединяет с районным центром сразу четыре деревни. Ремонта здесь не было без малого 36 лет.

— Как можно понять из ваших слов, обеспечению нормальной транспортной связи с сельской местностью уделяется большое внимание?

— Реализуя БКАД, мы хорошо понимаем, что есть населенные пункты, где дороги просто отсутствуют. В Нижегородской области таких деревень сегодня более 1,7 тыс. Например, в Городном Борского района она сейчас проживают 77 человек, и они должны добираться до рай-





онного центра, до школы, больницы и т. д. За 1,5 года здесь построили 2 км асфальтированной дороги, и люди теперь без проблем доедут до региональной трассы Неклюдово – Бор – Валки – Макарьево, а к ним смогут приехать и скорая помощь, и пожарная машина, и автобус.

В области реализуется еще и госпрограмма «Развитие транспортной системы», которая предусматривает строительство дорог к деревням, по сути отрезанным от мира. В этом году из федерального бюджета мы получили 27,7 млн рублей и сделали 4,5 км дорог к таким поселениям, в следующем году запланировали уже 21,5 км.

Еще одно направление программы: строительство и реконструкция дорог, ведущих к ближайшим общественно значимым объектам сельских населенных пунктов. В 2019 году было построено более 6 км. Затраты составили 74,4 млн рублей из областного и 84,2 млн рублей из федерального бюджета. В рамках этого же проекта предоставляются субсидии муниципальным районам. Они построили более 10 км дорог, израсходовав 53 млн рублей.

Важно, что ремонт ведется не только в городах, но и в глубинке, в том числе и там, где нынешнее поколение вообще не видело в своих населенных пунктах дорожных работ.

– Можно подробнее о вашем дополнительном «капиталоемком мероприятии» БКАД – о строительстве дороги Неклюдово – Золотово? Есть ли подвижки по этому проекту?

– В Нижегородской области существует острая проблема обеспечения транспортной доступности северных районов и организации транспортной связи с Кировской и Костромской областью, а также Республикой Марий-Эл. В 2017 году открыто движение по новому мосту через Волгу на автомобильной дороге регионального значения Нижний Новгород – Шахунья – Киров, что позволило улучшить ситуацию в Нижнем Новгороде на подходах к мостовому переходу. Вместе с тем, дальше трасса проходит по территории населенных пунктов, имеет пересечения с железнодорожными путями в одном уровне, что приводит к образованию транспортных заторов и ухудшению экологической обстановки.

В целях комплексного подхода к решению проблемы необходимо строительство автомобильной дороги Нижний Новгород – Шахунья – Киров на участке Неклюдово – Золотово в городском округе Бор. Это позволит обеспечить пропуск транспортного потока, минуя населенные пункты и железнодорожный переезд в одном уровне.

Протяженность строящегося участка – 8,3 км, из которых почти километр приходится на пять путепроводов. Здесь мы столкнулись,

во-первых, с тем, что пришлось переносить и перестраивать сети газопровода, а во-вторых, решать вопросы выкупа земельных участков, принадлежащих третьим лицам. Эти факторы сдерживали темпы строительных работ на начальном этапе. Нам в итоге удалось достичь заключения компенсационного соглашения между подрядной организацией ООО «Европейская столица» и ПАО «Газпром газораспределение», а также решить все правовые вопросы с выкупом частной собственности на территориях, отведенных под стройплощадку.

– Выступал ли регион с собственными дополнительными инициативами по БКАД?

– Да, безусловно. Сегодня Нижегородская область считается одним из популярных туристических направлений. Особое внимание мы уделяем паломническому туризму, и ключевой проект здесь – кластер «Арзамас – Дивеево – Саров». Развитие этой территории поддержал в 2018 году Президент России Владимир Путин. Уже в марте 2019 года Правительство РФ утвердило перечень из 50 мероприятий. В ходе разработки этого документа вместе с органами федеральной власти была сформирована целостная концепция, которая включает в себя не только культурную составляющую, но и серьезные инфраструктурные проекты. Общая сумма финансирования из федерального и регионального бюджетов – свыше 14 млрд рублей.

В рамках развития Саровско-Дивеевского кластера в этом году, как я уже говорил, построен важный участок объезда. Прошел государственную экспертизу и получил положительное заключение проект строительства 5 км автомобильной дороги «Северо-восточный обход Дивеева», которая будет проходить по берегу реки Вичкинза в 65 км от Арзамаса и в 12 км от Сарова. Основная задача – улучшить транспортную инфраструктуру села, снизить нагрузку на улично-дорожную сеть районного центра, а также увеличить объем туристическо-паломнического спроса.

– Как осуществляется контроль качества выполняемых работ?

– Качество уложенного асфальтобетона контролируют специалисты Главного управления автомобильных дорог Нижегородской области. При приемке работ они проверяют соответствие дорожного полотна нормативам по ширине и колеиности, отсыпку обочин, нанесение разметки, установку дорожных знаков и другие важные аспекты. Материалы, которые используются в ремонте, тестирует дорожно-строительная лаборатория ГУАД. В комиссии по приемке построенных объектов по инициативе губернатора

были включены общественные контролеры и представители регионального отделения ОНФ, которые бескомпромиссно подходят к оценке качества дорожных работ. Все отремонтированные дороги находятся на гарантии, поэтому водители, увидевшие, что новый ремонт на каком-то участке не выдержал испытание временем или погодой, могут сообщать об этом в областной минтранс. В результате достаточно большой объем работ был переделан подрядными организациями по результатам приемки.

Я лично выезжаю без предупреждения на контрольные мероприятия в рамках общей координации. Изредка бывает, что во время приемки выявляются некачественно выполненные работы. В 2019 году за счет подрядчиков было переделано около 50 тыс. м². Конечно, подрядчики при этом испытывают определенный дискомфорт, но в законодательстве есть правильная трактовка: ты должен исполнить то, за что тебе платят, то есть устранить брак за свой счет. Тут не помогут былые заслуги и прочее. Это позиция нашего губернатора, и мы ей неукоснительно следуем.

Кроме того, оценить качество исполнения нацпроекта, оставить свои отзывы и предложения, задать вопросы впервые можно в социальной сети «ВКонтакте» в группе «Дороги Нижегородской области». На появившиеся здесь сообщения реагируем оперативно, так как глава региона поручил «проводить проверки, не дожидаясь окончания ремонта, чтобы подрядчики были в тонусе, не расслабились и не снижали качество работ». Мы можем гордиться и нашим проектом «Общественный контролер». В прошлом году, когда обучили простых нижегородцев контролировать деятельность дорожных организаций в рамках БКАД, для всей страны это был уникальный опыт. В 2019 году он был тиражирован на другие регионы.

– Применяются ли у вас новые технологии?

– Одним из требований национального проекта, как известно, является увеличение доли контрактов с применением новых эффективных технологий, к примеру, холодной регенерации (ресайклинга). Она и экономична, и экологична, и сокращает сроки ремонта. В этом году с использованием холодной регенерации отремонтировано 18 объектов (более 130 км) в девяти районах.

Зарекомендовавшие себя технологии планируется применить и в 2020 году, приведя в нормативное состояние около 100 км дорожной сети.

Количество отремонтированных и построенных автодорог удастся увеличивать и за счет применения ресурсосберегающих технологий,

таких как устройство тонкослойных покрытий. При меньшей толщине асфальтобетона, за счет применения щебня повышенного качества, значительно снижается стоимость ремонта, а также увеличивается скорость укладки. Это основные преимущества современной технологии. Кроме того, она обеспечивает износостойкость, шероховатость и защиту покрытия от проникания в него влаги, а высокое содержание щебня создает каркасную структуру, что позволяет повысить коэффициент сцепления колеса с покрытием, при этом снизить уровень шума. В 2018 году по такой технологии было отремонтировано 86 км дорог, где выявлены незначительные разрушения, в 2019 — около 70 км.

Благодаря применению новых методов асфальтировки нам удалось снизить стоимость ремонта 1 км на 17% — по сравнению с 2017 годом, когда мы приступили к реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

— Насколько вы рассчитываете на мощности местных производителей при решении задач БКАД?

— Для реализации национального проекта регион в полном объеме обеспечен мощностями по производству асфальтобетонных смесей, отвечающих всем современным требованиям. В прошлом году мы начали модернизацию АБЗ с переходом на более высокую современную ступень технологической оснащенности, полностью соответствующую европейским аналогам. Обновление связано с постоянно растущими требованиями к качеству асфальтобетонных смесей и применяемых материалов. Модернизация наших заводов направлена на выпуск высококачественной продукции и улучшение условий труда подрядчиков. Также увеличивается производительность, что позволяет ремонтировать больше дорог.

— Какими приоритетами вы руководствуетесь при выборе дальнейших объектов нацпроекта в перспективе до 2024 года?

— В план ремонта до 2024 года в первую очередь включаются автомобильные дороги с наибольшей интенсивностью движения и наличием автобусного сообщения. Выбор объектов ремонта и реконструкции, прежде всего, обусловлен их фактическим состоянием и аварийностью. Общественное обсуждение программы по нацпроекту на ближайшие шесть лет было проведено в конце 2018 года: встречи с жителями области, депутатами, представителями общественных организаций, подрядчиками. Тем не менее, продолжают поступать обращения населения, поэтому в планы ремонта вносятся коррективы, выделяется дополнительное финансирование.

В частности, программой регионального проекта в 2020 году предусмотрено 183 объекта общей протяженностью 807 км. Это на 160 км больше изначально утвержденного в его паспорте. Наибольшие объемы работ запланированы по ремонту региональных автодорог — 152 объекта (773 км), а по дорогам местного значения — 24 объекта в Нижнем Новгороде и 7 в Дзержинске.

В 2017 году в Нижегородской области было отремонтировано 540 км дорог, в 2018 году — около 650 км дорог. В 2019 году объем ремонта, если учитывать все объекты, составил 826 км, из которых 705 км — на областных дорогах. Начиная с 2020 года, планируется осуществлять ремонт только областных дорог (не считая субсидий на местные) не менее чем 800 км в год.

— Контракция по нацпроекту конкретно на 2020 год, которую необходимо завершить к февралю, продвигается у вас успешно?

— Контракты по ремонту дорог в рамках нацпроекта «БКАД» на 2020 год мы уже заключаем. По поручению главы Нижегородской области давно ведется работа по подготовке перечня объектов, который был сформирован с учетом поступивших предложений от администраций районов. Именно губернатор изменил практику длительных ожиданий проведения торгов. И, как оказалось, наибольший эффект от ускорения конкурсных процедур регион получил по нацпроекту «БКАД». Благодаря этому в 2019 году объем ремонтной кампании был увеличен с 745 до 763 км дорог.

Если проводится планомерная работа, если изначально все размеренно, грамотно, взвешенно — значит, в ближайшее время мы достигнем хороших показателей, которые будут оценены, в первую очередь, жителями Нижегородской области. ■



На федеральном уровне вопросы развития дорожной отрасли на территории Татарстана привлекают повышенное внимание в связи с формированием международных транспортных коридоров «Восток — Запад» и «Европа — Западный Китай». Вместе с тем в регионе решаются также масштабные задачи в рамках БКАД. Общая сумма финансирования национального проекта здесь только в 2019 году превысила 6 млрд рублей. Как они осваивались, рассказал заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Артем Чукин.

ОТ МАЛЫХ ДЕРЕВЕНЬ ДО БОЛЬШОГО КАЗАНСКОГО КОЛЬЦА



— Артем Викторович, что представляет собой дорожная сеть Татарстана? Насколько она соответствует потребностям региона и нормативным требованиям?

— На сегодняшний день общая протяженность автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан составляет почти 14,7 тыс. км, из них федеральных — немногим больше 1 тыс. км. Плотность дорожной сети — 216,1 км на 1 тыс. км² территории.

В целом у нас преобладает усовершенствованный тип покрытия (на 12,7 тыс. км), однако существенной остается еще доля покрытий переходного типа и грунтового. К сожалению, еще остаются сельские населенные пункты, не соединенные дорогами с твердым покрытием. Таких поселений в республике — 536, что составляет 17,4% от их общего числа.

На начало 2019 года транспортно-эксплуатационным требованиям соответствовали 46,3% региональных дорог.

– Какие объемы работ выполнены в рамках БКАД в 2019 году, какие целевые показатели достигнуты?

– В состав национального проекта вошли как региональные автомобильные дороги, так и улично-дорожная сеть трех городских агломераций – Казанской, Набережночелнинской и Нижнекамской.

Для достижения поставленных целей в 2019 году приведены в нормативное состояние 175 объекта. Из них 77 расположены на дорогах регионального значения, 88 – в Казани и по 5 – в городах

– Наиболее значимым проектом Казанской агломерации является продолжение строительства объекта «Большое Казанское кольцо. Участок от ул. Мидхата Булатова до ул. Технической (1-й этап)». В итоге появится объездная автомагистраль, обеспечивающая пропуск и перераспределение транспортных потоков на подходе к центру города, освобождая его улицы от излишнего транзита. Трасса БКК дополняется перспективными дуговыми магистралями, вокруг которых формируется городская застройка. С помощью «кольца» должно также осуществляться беспрепятственное движение наземного общественного транспорта в направлении автовокзалов, железнодорожных вокзалов.



Нижнекамск, ул. 30 лет Победы



Автомобильная дорога Апастово – Тетюши



Казань

Набережные Челны и Нижнекамск. Выполнение данных работ позволило достичь планируемых в 2019 году показателей. Это приведение в нормативное состояние до 46,9% региональной сети, 83,3% дорог Казанской агломерации, 78,7% Набережночелнинской и 67,2% Нижнекамской.

Кроме того, в рамках нацпроекта в Казани ведется строительство 1-го этапа Большого Казанского кольца (БКК) на участке от ул. Мидхата Булатова до ул. Борисовской.

– Татарстан стал одним из 15 субъектов РФ, получивших в рамках БКАД дополнительное финансирование на проведение капиталоемких мероприятий. Оно ведь адресовано именно Казанской агломерации – можно об этом подробнее?

Именно на этот капиталоемкий проект из федерального бюджета дополнительно выделен 1 млрд рублей. В 2020 году мы планируем завершить работы по строительству первого участка. Это четырехполосная дорога протяженностью 800 м с путепроводом над Фермским шоссе и пешеходным переходом.

– Применяются ли в проектах БКАД новые технологии и материалы?

– В целом заключены 59 контрактов с использованием новых технологий, что составляет 69% от общего количества (при плане 10%).

При выполнении работ и на региональных дорогах, и на дорожно-уличной сети городских агломераций применяются материалы, соответствующие предварительным национальным стандартам,



На строительстве Большого казанского кольца



которые гармонизированы с требованиями Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». Можно отметить, что в качестве покрытия укладывается щебеночно-мастичный асфальтобетон, в том числе изготовленный с применением полимерно-битумного вяжущего. Кроме того, ежегодно разрабатывается план внедрения новых материалов и технологий, которые проходят апробацию для последующего внедрения.

– Видятся ли достаточными для решения задач нацпроекта мощности местных производителей и ресурсная база региона?

– В последние годы подрядными организациями Татарстана произведена модернизация производственных мощностей. Приобретено 23 современных асфальтосместительных установки ведущих мировых производителей – Ammann, Benninghoven, Marini. Это позволило наладить выпуск всех типов асфальтобетонных смесей и обеспечить высокую точность их соответствия утвержденной рецептуре. Контроль качества продукции при этом осуществляется собственными лабораториями, оснащенными необходимым современным оборудованием.

К сожалению, в республике не добывается высокопрочный щебень, необходимый для приготовления асфальтобетонной смеси и устройства основания дорожной одежды. Данный материал завозится из карьеров Урала и Карелии. В целом – все проблемы решаются.

– Какие компании региона наиболее активно участвуют в реализации БКАД?

– Основные подрядные организации, принимающие участие в реализации национального проекта, – это АО «Татавтодор», ОАО «Алексеевскдорстрой», ООО «Волгадорстрой», ОАО «Трест «Камдорстрой».

– Что вам предстоит сделать в рамках БКАД в целом до 2024 года, какие задачи ставите перед собой по федеральному проекту «Дорожная сеть»?

– Задачи у нас общероссийские – привести к нормативному состоянию минимум 50% дорог регионального значения и 85% улично-дорожной сети агломераций. Для достижения этих показателей нам предстоит выполнить довольно большой объем работ, и есть все основания полагать, что мы справимся с поставленными задачами. ■

В Ярославской области к реализации национального проекта «БКАД» приступили в продолжение приоритетного проекта «БКД». Теперь акцент сместился с городских агломераций на дорожную сеть регионального значения, но вместе с тем продолжается и модернизация транспортной инфраструктуры Ярославля. С вопросами о ходе реализации нацпроекта мы обратились к директору Департамента дорожного хозяйства Ярославской области Евгению Моисееву.

ЕВГЕНИЙ МОИСЕЕВ: «ГДЕ ЖИВУТ ЛЮДИ, КАЖДАЯ ДОРОГА ВАЖНА»



– Евгений Анатольевич, сколько проектов в рамках БКАД в этом году у вас уже выполнено и сколько начатых остается реализовать?

– В области успешно завершилась реализация мероприятий первого года национального проекта. Отремонтирована 31 дорога, из которых 18 – областные, 4 – в Тутаевском районе и 9 – в Ярославле. Общая протяженность отремонтированных участков составила 113 км. Реконструировано 13 светофорных объектов.

Два проекта у нас – переходящие на 2020 год. Это капитальные ремонты Тутаевского шоссе и Добрынинского путепровода в Ярославле.

– Капремонт путепровода – это проект, явно выделяющийся на фоне обычных ремонтных работ в рамках БКАД. Он является особо важным для города?

– Да – и необходимым, и долгожданным. Реализация этого проекта стала возможной благодаря поддержке Президента России.

С соответствующим предложением к главе государства обратился губернатор Дмитрий Миронов — во время встречи с Владимиром Путиным при его визите в Ярославль в декабре прошлого года.

Напомню, на финансирование дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году из федерального бюджета дополнительно выделено 5 млрд рублей. Средства поступили в 15 регионов для проведения работ на 17 капиталоемких значимых объектах инфраструктуры. Одним из них стал путепровод в створе улицы Добрынина в Ярославле, находящийся в аварийном состоянии. На его капитальный ремонт из федерального бюджета в 2019 году вы-

делено 250 млн рублей. Сооружение было в удручающем состоянии, и то, что сейчас эта проблема решается, не может не радовать. Подрядчик на объекте — АО «ГК ЕКС», у городского заказчика нареканий по производству работ и срокам их выполнения нет.

— **Какие из объектов наиболее важны для развития экономики региона?**

— Журналисты часто задают этот вопрос, и я всегда отвечаю одинаково: для нас важна каждая дорога. Везде живут люди, которым необходима безопасная и удобная возможность добираться до работы и социальных учреждений.

— **Каким образом осуществляется контроль качества работ по нацпроекту?**

— На всех этапах работ на всех без исключения объектах дорожной сети Ярославской области контроль качества осуществляется специалистами служб технического надзора государственного и муниципальных заказчиков, Ярославской дорожной службой, федеральными учреждениями Минтранса России. В том числе для этого в 2017 году была закуплена специализированная дорожная лаборатория.

Большое внимание правительство области уделяет общественному контролю. Он осуществляется на всех этапах работ. Участие в нем принимают общественные советы, интернет-активисты, блогеры, журналисты. Мы взаимодействуем с активистами в социальных сетях и непосредственно на объектах в разгар сезона, замечания по существу в обязательном порядке учитываются под-



делено 250 млн рублей. Сооружение было в удручающем состоянии, и то, что сейчас эта проблема решается, не может не радовать. Подрядчик на объекте — АО «ГК ЕКС», у городского заказчика нареканий по производству работ и срокам их выполнения нет.

— **Какие из объектов наиболее важны для развития экономики региона?**

— Журналисты часто задают этот вопрос, и я всегда отвечаю одинаково: для нас важна каждая дорога. Везде живут люди, которым необходима безопасная и удобная возможность добираться до работы и социальных учреждений.

Между тем в приоритете у нас — опорная сеть дорог Ярославской области, магистрали, на которых сосредоточен основной трафик, по которым круглосуточно проезжают сотни тысяч автомобилей. Так, в 2019 году отремонтирована трасса Тутаев — Шопша. Это до-

— **Каким образом осуществляется контроль качества работ по нацпроекту?**

— На всех этапах работ на всех без исключения объектах дорожной сети Ярославской области контроль качества осуществляется специалистами служб технического надзора государственного и муниципальных заказчиков, Ярославской дорожной службой, федеральными учреждениями Минтранса России. В том числе для этого в 2017 году была закуплена специализированная дорожная лаборатория.

Большое внимание правительство области уделяет общественному контролю. Он осуществляется на всех этапах работ. Участие в нем принимают общественные советы, интернет-активисты, блогеры, журналисты. Мы взаимодействуем с активистами в социальных сетях и непосредственно на объектах в разгар сезона, замечания по существу в обязательном порядке учитываются под-

рядчиками и заказчиками. Были даже ситуации, когда благодаря бдительности представителей общественных организаций удалось своевременно исправить серьезные ошибки дорожников. Подрядчики понимают, что при таком контроле скрыть огрехи не удастся. А главный итог нашей совместной работы – хорошие, безопасные дороги в Ярославской области.

– Улучшаются ли технологии дорожного ремонта? Справляются ли подрядчики с новыми требованиями?

– Безусловно, отрасль не стоит на месте. С этого года производимые материалы – щебень, битум, асфальтобетон – должны соответствовать предварительным национальным стандартам Российской Федерации. В результате мы получаем повышение прочностных характеристик дорожных покрытий, увеличивается колееустойчивость, снижается риск растрескивания при заморозках и резких изменениях погоды, характерных для нашего региона. У каждой подрядной организации, которая работает в области, есть свой асфальтобетонный завод. Все они прошли аттестацию нашего федерального куратора – ФКУ Упрдор «Холмогоры». Все это обеспечивает высокое качество дорожного полотна.

В 2019 году подрядчики с освоением нововведений справились достойно.

– Какие компании региона наиболее активно участвуют в реализации БКАД?

– Одним из ключевых подрядчиков Ярославской области является АО «Ярдормост». Компания учреждена правительством региона, которое является держателем 100% ее акций. Организация не первый год активно участвует в работах по ремонту и строительству автомобильных дорог области, в том числе в рамках приоритетного проекта «БКД», а теперь – и национального. Предприятие имеет 12 филиалов практически во всех муниципальных районах и оснащено, в частности, несколькими асфальтовыми заводами, а также ежегодно производит закупку новой техники. Таким образом, обновляя материально-техническую базу, оно способствует своему развитию и увеличению мощностей на благо родного региона.

– Какие задачи стоят перед Ярославской областью в рамках БКАД до 2024 года, каков ваш прогноз на их исполнение?

– В Ярославской агломерации соответствие дорожной сети нормативу планируется увеличить с 52 до 85%, для чего предсто-

ит отремонтировать почти 300 км. На региональных дорогах мы должны до 2024 года привести в порядок более 900 км, доведя показатель нормативного состояния минимум до 50%. Также запланирован большой комплекс мероприятий по безопасности дорожного движения. Плюс установка, впервые в области, автоматических постов весогабаритного контроля. Нашими специалистами проводится вся необходимая работа по достижению целевых показателей БКАД, я уверен, что все задачи будут решены с надлежащим качеством и в срок.

– Успешно ли продвигается контракция по нацпроекту на 2020 год?

– В 2020 году планируется отремонтировать в рамках национального проекта не менее 180 км дорог регионального и местного значения. До конца этого года планируется заключить контракты на не менее чем на 10 дорог. После новогодних праздников ожидаем выхода из экспертизы оставшихся объектов, чтобы незамедлительно запустить по ним аукционные процедуры. Нами делается все необходимое для своевременного завершения процесса, чтобы подрядчики могли приступить к работам как можно раньше.

– Намечены ли конкретные планы работы на предстоящий сезон? Каким образом они формируются?


– В ноябре мы провели расширенное заседание общественного совета при департаменте, чтобы обсудить наши планы. При выборе объектов для ремонта учитываются их социальная и эксплуатационная значимость, интенсивность движения, наличие автобусных и школьных маршрутов и ряд других критериев. Также мы опираемся на результаты открытого голосования жителей области на сайте губернаторского проекта «Решаем вместе!», которое прошло летом 2018 года.

Объекты, получившие наибольшую поддержку, отремонтированы первыми, остальные были проработаны на последующие периоды.

Мы составили список, который был поддержан общественниками. В 2020 году в Ярославской области в рамках национального проекта планируется отремонтировать 20 объектов региональной собственности протяженностью более 160 км.

Ожидается, что общее финансирование нацпроекта в 2020 году составит почти 3,4 млрд рублей. ■

ЯР-ВАСАНЖ

- 
- An aerial photograph showing a two-lane asphalt road winding through a dense forest. The trees are mostly green with some yellowing, suggesting autumn. A white truck is driving on the road, and a person on a bicycle is visible in the distance. The road has white lane markings.
- Нанесение дорожной разметки и цветных покрытий противоскольжения
 - Промышленная окраска любых объектов
 - Устройство наружного освещения и строительство светофорных объектов на автомобильных дорогах, улично-дорожной сети городов
 - Устройство барьерного ограждения

ООО «ЯР-ВАСАНЖ»
150000, г Ярославль,
ул. Некрасова, д. 12

+7 (4852) 98-55-40
Frolov.vasanj-ooo@yandex.ru
www.yar-vasanj.pф

Благодаря национальному проекту «БКАД», а также дополнительной федеральной поддержке, объем дорожного фонда Ивановской области в 2019 году увеличился с 3,1 млрд до 6,7 млрд рублей. Регионом успешно были реализованы и собственные инициативы. В результате в области отремонтировали вдвое больше километров дорог, чем в 2018 году. Плановый показатель по приведению дорожной сети к нормативу перевыполнен.

ИНИЦИАТИВЫ РЕАЛИЗУЕМЫ, ПЛАН ПЕРЕВЫПОЛНЕН



*Начальник Департамента дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области
Дмитрий Вовренчук*



Непосредственно по национальному проекту регион получил 1,6 млрд рублей, плюс 860 млн составили дополнительные трансферты из федерального бюджета. В рамках БКАД отремонтировали восемь региональных дорог протяженностью 113,3 км и 26 участков улично-дорожной сети г. Иваново протяженностью 19,9 км.

По областной программе, в том числе за счет федеральных трансфертов, в 2019 году дополнительно приведены к нормативу 146 км региональных трасс, 2,7 км улиц Иваново, реконструирована дорога Лежнево – Хозниково – Шуя (9,1 км).

Итого: в 2019 году объем ремонтов региональной сети в 2,5 раза превысил изначально запланированный (273 км при плане в 113,3 км). При этом целевым показателем являлось приведе-

ние доли региональных дорог в нормативное состояние к 41%, а достигла она уже 45%.

«Всего в Ивановской области в этом году, с учетом местных дорог, отремонтировали 378 км трасс, что в два раза превышает показатель 2018 года, — сообщил начальник Департамента дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области Дмитрий Вавринчук на заседании областного правительства 26 ноября. — И это маршрутные ремонты большой протяженности, а не восстановление небольших локальных участков. Так, на дороге Кинешма — Юрьеvec — Пучеж — Пурех отремонтировано 73 км полотна. В этом году связали все городские округа с областным центром качественными дорогами».

В регионе стал участником и реализации дополнительных капиталоемких мероприятий национального проекта. Для улучшения транспортного сообщения в Ивановской агломерации и устранения заторов на выезде из областного центра реконструируется ул. Ивановская в г. Кохма. Проектом предусмотрено уширение проезжей части до четырех полос, установка новых автопавильонов, замена светофоров и освещения, строительство тротуаров.

Вторым ключевым объектом года стала реконструкция дороги Лежнево — Хозниково — Шуя. Сейчас с федеральной трассы М-7 «Волга» до Шуи можно доехать напрямую за 20 мин, вместо часа через Иваново. Реконструкция, кстати, проведена по новой

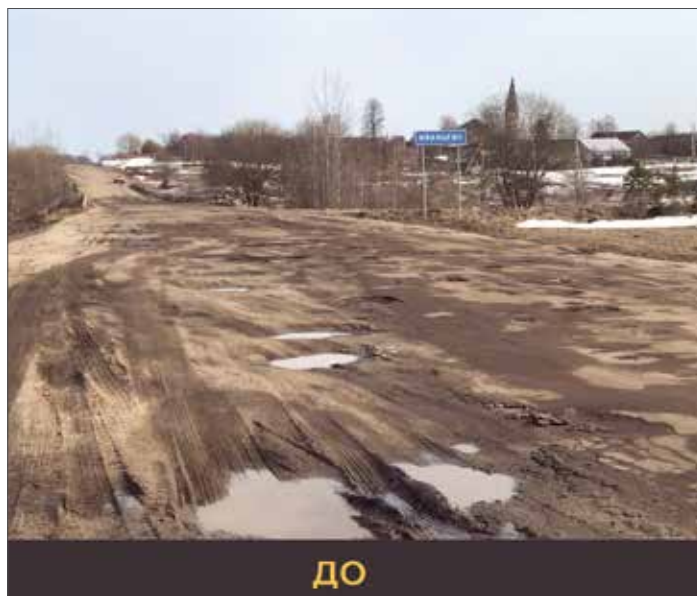


Примечательно, что в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» Минтранс России только с 2020 года намечает системный переход на уровень межсубъектного планирования, а ивановцами уже получен подобный опыт. В 2018–2019 гг. совместно с Нижегородской областью приведены в нормативное состояние 138 км трассы Иваново — Нижний Новгород (96 км по территории Ивановской области и 42 км в Нижегородской). Для улучшения транспортной связи с соседними регионами и их столицами отремонтировали также 35 км дороги до границы с Владимирской областью в направлении Иваново — Тейково — Гаврилов Посад — Суздаль и 59 км трассы от Иваново до Кинешмы, тем самым обеспечив комфортное сообщение с Костромской областью.

для региона технологии — методом холодного ресайклинга. Это позволило сократить сроки работ и снизить затраты на 20% (по сравнению с предыдущим участком, сданным в 2018 году).

Приступили также к строительству завершающего участка Западного обхода г. Иваново от аэропорта до ул. Станкостроителей. Объект намечено сдать в 2020 году.

Подготовке ресурсной базы для реализации БКАД и повышению качества дорожных работ тоже уделено большое внимание. Так, к началу строительного сезона в Ивановской области построили три новых асфальтобетонных завода, еще пять модернизировали под требования нового национального стандарта и обеспечили потребность региона в качественных асфальтобетонных смесях. Подрядные организации на треть обновили парк



Ремонт дороги Фурманово – Дуляпино

дорожной техники и увеличили производственные мощности за счет новых единиц. В результате к началу реализации нацпроекта регион перешел на преимущественное применение щебеночно-мастичного асфальтобетона, который отличается более высокими эксплуатационными характеристиками.

Контроль качества на всех объектах с 2019 года осуществляется региональной службой инспекции дорог. При приемке их после ремонта также использовалась передвижная лаборатория. Некачественные работы не принимались. О строгости контроля свидетельствует, например, то, что один участок дороги протяженностью 7,4 км в результате перекадывался целиком.

Принципиально важно, что в 2019 году впервые с помощью передвижной дорожной лаборатории провели диагностику и оцифровали всю региональную сеть. Это 341 дорога общей протяженностью более 3,5 тыс. км. Зафиксированы все геометрические параметры и текущее состояние дорожной сети.

В рамках БКАД в Ивановской области также впервые применили комплексный подход для решения проблемы повышения безопасности движения. Разработана и реализуется целевая программа «10 трасс» на 36 аварийно-опасных участках про-

тяженностью 179 км. На них обустраиваются переходно-скоростные полосы, устанавливаются барьерные ограждения, светофорные объекты, автобусные павильоны, камеры фото-видеофиксации, строятся тротуары, модернизируются пешеходные переходы, вводятся дополнительные ограничения скоростного режима в населенных пунктах.

На нерегулируемых пешеходных переходах ведется обустройство островков безопасности индивидуального проектирования, которые совмещены с искусственными дорожными неровностями, оборудованы направленным освещением, противотаранными устройствами (позволяющими остановить транспортное средство весом 7 т на скорости до 60 км/ч), светодиодными дорожными знаками и встроенными световозвращающими элементами. В текущем году обустроено одиннадцать подобных переходов, из них пять – в Иваново. В плане 2020 года – более 30 таких объектов.

На региональной сети в 2019 году полностью обновили дорожную разметку с применением горячего и холодного пластика. Осевая разметка выполнена в желтом цвете, который более заметен на дороге, особенно при неблагоприятных погодных условиях.



Ремонт дороги Суздаль – Гаврилов Посад

В этом году полностью заменено освещение на региональных трассах, причем осуществлено это по энергосервисному контракту. На 21 км линий установлено 619 светильников. Ивановская область стала первым субъектом РФ, в котором заключен энергосервисный контракт на модернизацию освещения на региональных дорогах.

При реализации БКАД в регионе также принципиально изменены подходы к распределению субсидий. Была проведена объективная оценка потребности муниципалитетов с учетом протяженности местной дорожной сети и количества жителей. Все представленные объекты оценены по десяти критериям, в том числе: принадлежать к опорной сети; интенсивность движения; техническая категория; процент разрушения; наличие социально-значимых объектов.

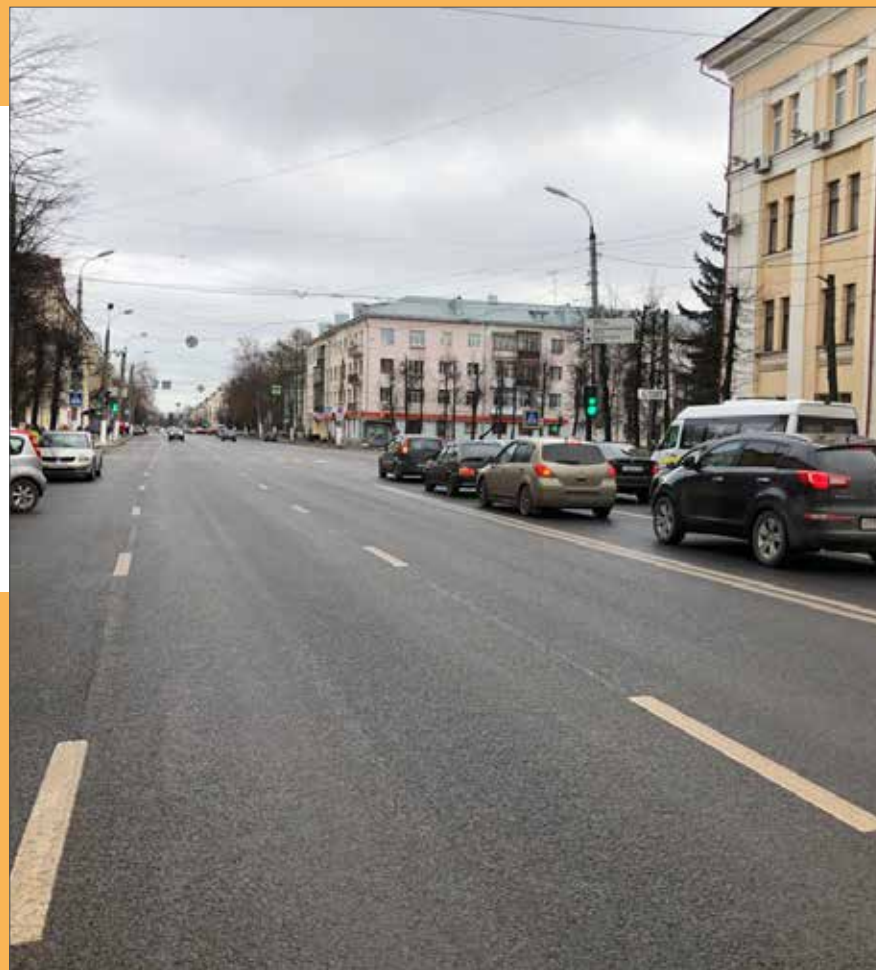
«В 2020 году на региональной сети планируем завершить ремонты на основных трассах и связать все райцентры хорошими дорогами, – говорит Дмитрий Вавринчук. – Дадим больше денег муниципалитетам, особенно тем, кто делает комплексное благоустройство. С 2021 года перейдем на менее значимые дороги, ответвления от основных трасс. Планируем также приступить к переводу грунтовых и щебеночных дорог в дороги с асфальтовым покрытием». ■



В 2019 году обновлена разметка на региональной дорожной сети

В Тверской области в рамках национального проекта «БКАД» в целом предстоит освоить свыше 18 млрд рублей. Главные задачи, поставленные здесь перед дорожниками, — увеличение до 33,7% доли региональных автодорог, соответствующих нормативам, и до 85% — улично-дорожной сети Твери. Также необходимо в два раза сократить количество мест концентрации ДТП и в 3,5 раза снизить смертность в результате аварий. В течение шести лет действия нацпроекта в Верхневолжье планируется отремонтировать 1244 км дорог регионального значения и 262 км улично-дорожной сети Твери.

ДОРОЖНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ ВЕРХНЕВОЛЖЬЯ



В 2019 году в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» на территории области в нормативное состояние приведено 104 км региональных автодорог. На эти цели региону из федерального бюджета направлено свыше 1,2 млрд рублей, и более 760 млн рублей к тому же составило софинансирование из областной казны.

«Приоритеты при отборе объектов ремонта остались прежними: дороги, важные для развития экономического потенциала региона, туристические направления, трассы, имеющие высокое социальное значение», — отметил губернатор Тверской области Игорь Руденя.

Так, трассы Осташков – Селижарово – Ржев и Торжок – Осташков являются ключевыми туристическими маршрутами к озеру Селигер, Нило-Столобенской пустыни. Дорога Осташков – Селижарово – Ржев обеспечивает связь северо-западных районов тверского ре-

гиона с федеральной магистралью М-9 «Балтия». В 2019 году отремонтировано 30 км и 25 км этих автодорог соответственно.

Дорога Тверь – Бежецк – Весьегонск – Устюжна обеспечивает транспортное сообщение областной столицы с районными центрами северо-востока региона, а также выход в соседнюю Вологодскую область. Протяженность участка ремонта в 2019 году составила 25 км.

Красномайский – Фирово – это единственная автодорога, которая обеспечивает транспортную доступность поселка Фирово и населенных пунктов Фировского района, а также их связь с федеральными трассами М-10 и М-11. В 2019 году отремонтировано 24 км.

Две региональные автомобильные дороги, Тверь – Бежецк – Весьегонск – Устюжна и Торжок – Осташков, отремонтировали по технологии регенерации с улучшением характеристик старого асфальтобетонного материала для повторного использования. Выбор в пользу данного метода был обусловлен тем, что он обеспечивает увеличение несущей способности дорожной одежды и, как следствие, межремонтных сроков. На этих объектах отфрезеровали существующее асфальтобетонное покрытие, после чего устроили три слоя нового: регенерируемый из асфальтогранулобетонной смеси, выравнивающий и верхний из щебеночно-мастичного асфальтобетона.

Отметим, что ЩМА, который обладает устойчивостью к истиранию, повышенными водонепроницаемостью, морозостойко-

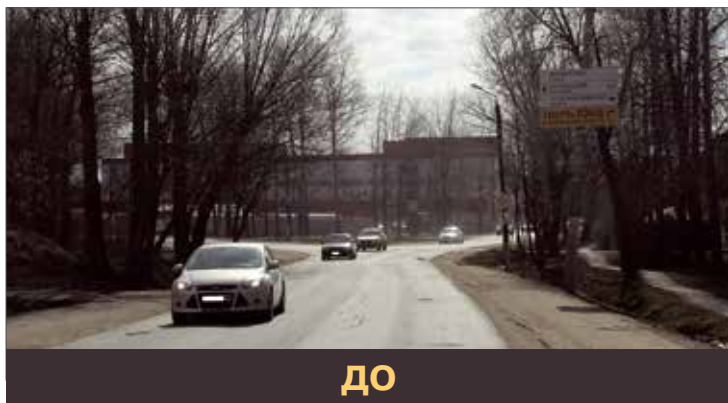


По нацпроекту в 2019 году в областной столице работы велись на 27 объектах улично-дорожной сети общей протяженностью более 35 км.

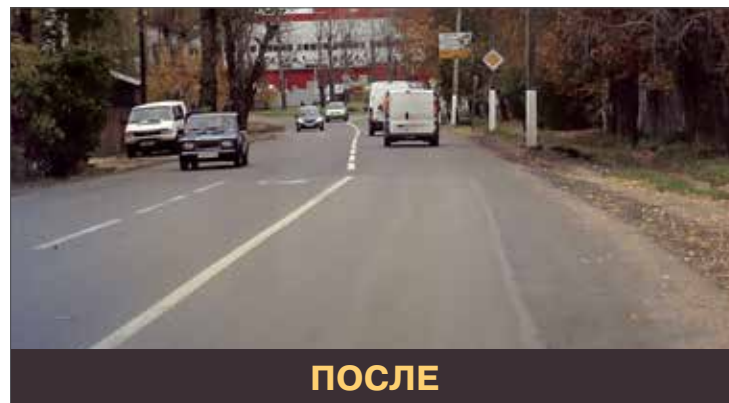
Основное внимание было уделено Заволжскому району, не попавшему в масштабные ремонтные программы прошлых лет. Здесь отремонтировали семь участков дорог. Еще девять объектов привели в нормативное состояние в Пролетарском районе Твери. В Московском районе по нацпроекту отремонтировали пять объектов. В Центральном районе ремонт дорожного покрытия производился на участке пр. Победы от Волоколамского пр. до пл. Капошвара, на всем протяжении ул. Бебеля и на участке ул. Андрея Дементьева. Кроме того, за счет экономии в ходе конкурсных процедур в программу ремонта 2019 года включили три дополнительных объекта.

стью и трещиностойкостью, также применялся при выполнении ремонта на всех улицах Твери. Шероховатость такого дорожного покрытия и высокий уровень его сцепления с колесами способствуют к тому же повышению безопасности движения на высоких скоростях и снижению уровня шума от автотранспорта.

В рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в Верхневолжье также проводятся соответствующие мероприятия. В частности, на региональных автодорогах устанавливают металлическое барьерное ограждение, дорожные знаки и сигнальные столбики. В муниципальных образованиях ведутся работы по установке пешеходных и барьерных ограждений, светофоров, дорожных знаков, устройству искусственных неровностей и освещения, нанесению дорожной разметки. На эти цели областным и местными бюджетами выделено 105,3 млн



ДО

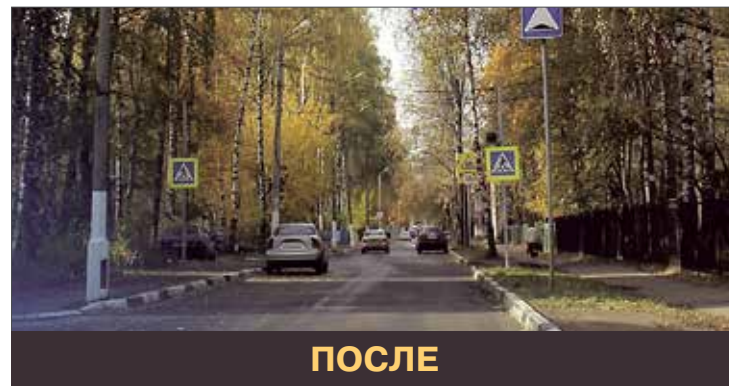


ПОСЛЕ

Тверь, ул. Лермонтова



ДО



ПОСЛЕ

Тверь, ул. Фадеева

рублей. Объем и места проведения мероприятий по безопасности определены администрациями муниципалитетов и согласованы с Управлением ГИБДД УМВД России по Тверской области.

Глава государства В.В. Путин не раз подчеркивал, что национальные проекты построены вокруг человека – и у граждан есть возможность стать их непосредственными участниками. Поэтому необходимо, чтобы все этапы дорожных работ сопровождались максимальной открытостью для общественности, обеспечивалось оперативное и достоверное информирование жителей, а также эффективная обратная связь с населением.

Помимо официального сайта нацпроекта www.bkdrrf.ru, актуальная информация о ходе реализации БКАД регулярно публикуется на сайтах Правительства Тверской области www.region.tver.ru, регионального Министерства транспорта www.mintrans.tver.ru,

Дирекции территориального дорожного фонда www.tverdorfond.rf.

Еще одна важная информационная площадка – созданное в марте этого года официальное сообщество нацпроекта «Дороги Тверской области» в социальной сети «ВКонтакте» (<https://vk.com/bkadtver>). Здесь каждый участник группы, а это уже более 1300 человек, может оставить свой комментарий, задать интересующий вопрос и получить на него ответ, а также сообщить о возможных дефектах и нарушениях.

Реализация национального проекта «БКАД» на территории Верхневолжья продолжится в течение всех следующих пяти лет. В планах 2020 года – ремонт 153 км региональных автодорог. Также в нормативное состояние приведут 62 км улично-дорожной сети Твери, что в два раза больше по сравнению с 2019 годом. ■

То, что стоит делать, стоит делать хорошо!

ТВЕРСКОЙ ИНЖЕНЕРНО-ДОРОЖНОЙ ЦЕНТР

 **ООО «Доринжиниринг-Тверь»**
dorintver.ru

 **ООО «Тверьавтодорпроект»**
tadp.ru



НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ ОБЪЕКТЫ

-  Объекты национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Тверской области
-  Объекты государственных программ: «Формирование комфортной городской среды» и «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Тверской области»
-  Участки автомобильной дороги М10 «Россия», в том числе «Обход г. Твери»
-  Улично-дорожная сеть в особой экономической зоне туристско-рекреационного типа «Завидово»

НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

-  Изыскания и проектирование автомобильных дорог и искусственных сооружений
-  Строительный контроль
-  Независимые испытания строительных материалов в аттестованной лаборатории
-  Диагностика автомобильных дорог
-  Инженерно-техническая экспертиза качества работ
-  Разработка комплексных схем и проектов организации дорожного движения
-  Разработка нормативно-технической документации
-  Архитектурно-ландшафтное проектирование общественных пространств и зон отдыха



В рамках финансирования БКАД Новгородская область вошла в число лидеров — только в 2019 году регион получил из федерального бюджета 1,5 млрд рублей. Рассказывая о том, как реализуется нацпроект, министр транспорта, дорожного хозяйства и цифрового развития Новгородской области Станислав Шульцев особое внимание уделил социальной значимости мероприятий, организации контроля выполнения работ и повышению уровня безопасности дорожного движения.

СТАНИСЛАВ ШУЛЬЦЕВ: «ЗАДАЧА — ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ»



— Станислав Васильевич, что региону удалось сделать за первый дорожно-строительный сезон реализации БКАД? По каким параметрам принималось решение о ремонте тех или иных дорог?

— За 2019 год выполнен значительный объем работ. По состоянию на октябрь, мы уже отремонтировали порядка 300 км дорог регионального и межмуниципального значения в Окуловском, Валдайском, Демянском, Любытинском, Боровичском, Старорусском, Батецком, Шимском и Новгородском районах. И работы еще продолжаются.

Выбор участков проводился по нескольким параметрам: прежде всего, мы отобрали социально-значимые маршруты, остро нуждающиеся в ремонте. Кроме того, включили в проект дороги с маятниковым движением, дороги опорной сети области, связывающие между собой населенные пункты, ведущие в райцентры. Конечно, немалую роль сыграло мнение жителей: мы учитывали письма и обращения, которые регулярно поступают к нам в министерство и Новгородавтодор.

Я считаю, что все эти наши объекты значимы, потому что они повышают социально-экономическое положение региона, качество жизни людей: по обновленным трассам безопасно и комфортно ездят школьные автобусы, машины скорой помощи, автолавки, такси и личный транспорт. Входящем году мы отремонтировали дороги, которые не приводились в порядок десятки лет. Сейчас эти направления получили новую жизнь.

— Какие компании наиболее активно участвуют в реализации БКАД?

— В настоящее время в реализации проекта участвуют те компании, которые работают в Северо-Западном федеральном округе,

доступна нашим коллегам из Минтранса России, Росавтодора, которые регулярно проверяют отчеты и сверяют полученные данные.

Во-вторых, ход выполняемых работ на дорогах контролируют специалисты других федеральных структур. К примеру, в этом году наши объекты инспектировали сотрудники ФКУ Упрдор «Россия».

Кроме того, на каждом объекте параллельно с подрядчиком работают специалисты организации, осуществляющей независимый строительный контроль. С ними заключены отдельные государственные контракты. Стройконтроль, в частности, следит за тем, чтобы подрядчик правильно вел исполнительную техническую документацию, использовал качественные материалы и оборудование,



на федеральных автомобильных дорогах и имеют большой опыт в своей сфере. Мы предъявляем к ним серьезные требования. По итогам конкурсных процедур значительную часть объемов работ получили подрядчики из Ивановской, Владимирской, Ленинградской областей. Также работают новгородские организации.

— Как у вас организован контроль выполнения работ?

— Безусловно, это важный момент в реализации нацпроекта, причем вопрос не только в том, чтобы видеть качество работ, но и в том, как правильно организовать, урегулировать их процесс. Поэтому у нас предусмотрен многоуровневый контроль исполнения мероприятий БКАД.

Во-первых, сотрудники Новгородавтодора работают в единой системе оперативного управления «Эталон», предназначенной для контроля планово-экономических показателей. Вся информация

соблюдал правила складирования и хранения применяемой продукции, четко следовал технологиям. Если специалисты выявляют нарушения, они обязаны выдать подрядчику предписания по устранению недостатков, а также проинформировать об этом заказчика — Новгородавтодор. Отметим, что строительный контроль сопровождает ремонт дороги до финальной стадии и участвует в работе приемочной комиссии, когда подрядчик сдает объект в эксплуатацию.

Разумеется, важен и общественный контроль. Сформирована группа общественников, которая прошла специальное обучение по основам проведения дорожных работ. Эти люди регулярно выезжают на объекты и следят за качеством ремонтов в рамках своей компетентности. Такие выезды организуют как с участием журналистов, так и в рабочем порядке «без камер».

Кроме того, у нас в социальной сети «ВКонтакте» создано региональное сообщество «Дороги Новгородской области». Сюда ре-



гулярно поступают обращения от жителей. Это отличный ресурс, благодаря которому мы получаем обратную связь от новгородцев и лучше понимаем, на что важно обратить внимание.

– Стал ли нацпроект для вас стимулом к применению новых технологий и материалов?

– Национальный проект устанавливает определенные требования, которые, прежде всего, касаются использования современных технологий и материалов. Согласно новым национальным стандартам, уже в этом году при проведении ремонтных работ наши подрядчики используют мелкозернистые смеси А11НН и А16ВН и щебеночно-мастичную смесь ЩМА-8, ЩМА-16. Такие материалы имеют более жесткую структуру за счет использования щебня узких фракций, что повышает долговечность и износостойкость дорог.

Кроме того, несколько участков, где невозможно было выполнить фрезерование, у нас ремонтировали методом холодного ресайклинга. Преимущество этой технологии использования старого покрытия, как известно, заключается в невысокой стоимости при качественном результате.

Также осуществляется нанесение бело-желтой разметки термопластиком, устанавливаются дорожные знаки в соответствии с новыми стандартами.

– Какая еще работа ведется в Новгородской области по предотвращению ДТП и снижению смертности на дорогах?

– В 2019 году наше министерство совместно с Управлением ГИБДД России по Новгородской области и Администрацией Великого Новгорода выявило 26 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий. Коллегиально были определены 19 для ликвидации в текущем году. Разработан план комплексных мер, таких как установка светофорных объектов, дополнительных дорожных знаков предупреждающего и рекомендательного характера, нанесение разметки, установка искусственных неровностей и, в ряде случаев, ликвидация пешеходных переходов, не соответствующих нормам размещения. На данный момент работа по реализации этих мероприятий продолжается.

Кроме того, предусмотрено размещение камер фото-, видеофиксации с целью предотвращения дорожно-транспортных происшествий в особо неблагоприятных местах.

Помимо вышеуказанных мер, мы ведем работу с населением. Сотрудники ГИБДД проводят серии массовых мероприятий, лекции в

учебных и дошкольных учреждениях, работают с родителями. Пропаганда безопасности дорожного движения — тоже один из значимых вопросов. Нами разработаны и размещены на общественном транспорте плакаты с соответствующей социальной рекламой.

Также на местном телевидении появилась программа «Дорожный просвет», где еженедельно в формате 13-минутной передачи рассказывается о национальном проекте, объектах, которые отремонтированы в рамках его реализации или находятся в ремонте, о мерах безопасности на дорогах.

— Насколько успешно продвигается контрактация по нацпроекту на 2020 год?

— В 2019 году мы заключили 11 государственных контрактов. Все они рассчитаны на три года. Общая стоимость этих контрактов превысила 7 млрд рублей. Таким образом, нам удалось распланировать работы на ближайшую трехлетку: 2019, 2020 и 2021 гг. Это удобно для всех. Подрядчики понимают объемы работ и необходимые для них мощности, а для нас такое перспективное планирование дает больше уверенности в достижении нужного результата.

— Есть ли у вас уверенность, что в итоге будет решена основная задача национального проекта — приведение в нормативное состояние не менее 50% региональных дорог?

— На 1 января 2019 года количество областных дорог, находящихся в нормативном состоянии, составляло 35%. Это и была наша отправная точка.

Значит, нам предстоит большая серьезная работа по проекту «Дорожная сеть». Наша главная цель — к 2024 году в нормативном состоянии должны находиться более 50% дорог регионального и межмуниципального значения и более 85% дорог Новгородской агломерации.

Мы продолжим также исполнять проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», который предполагает заключение многолетних контрактов, основанных на принципах жизненного цикла, а также применение при ремонте новейших технологий и материалов.

Кроме того, для нас важна работа по проекту «Безопасность дорожного движения», который предполагает снижение смертности на новгородских дорогах примерно в 3,5 раза.

Сегодня все эти показатели — наши ключевые цели на перспективу. План 2019 года по их достижению будет выполнен, и в дальнейшем мы продолжим работу, не снижая темпы. Мы приложим все усилия для выполнения поставленных перед нами задач. ■



«За шесть лет нам предстоит сделать большой шаг в качественных изменениях дорожной инфраструктуры Ленинградской области, которые действительно будут ощутимы», — утверждают в ГКУ «Ленавтодор». В рамках софинансирования по нацпроекту «БКАД» с 2019 по 2024 гг. регионом запланировано освоить 3,3 млрд рублей. Общая протяженность автомобильных дорог, которые будут отремонтированы в этот период, превысит 820 км.

НА ПОДХОДАХ К СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЕ



В 2019 году на мероприятия нацпроекта было предусмотрено выделение Ленинградской области 296,3 млн рублей из федерального бюджета. В результате удалось осуществить ремонт около 110 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения. Особое внимание уделено социально значимым объектам. В частности, это трассы Гатчина – Ополье, Кемполово – Выра – Калитино – Тосно – Шапки, Санкт-Петербург – Ручьи, Сосновый Бор – Глобицы.

Снижение доли автомобильных дорог регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, запланировано достигнуть в 2019–2024 гг. путем строительства трех объектов:

- транспортная развязка на пересечении автомобильной дороги Санкт-Петербург – завод им. Свердлова – Всеволожск (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск – Мельничный Ручей во Всеволожском районе;

■ новый выход из Санкт-Петербурга от КАД в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино с выходом на существующую автомобильную дорогу Санкт-Петербург — Матокса;

■ подключение международного автомобильного вокзала в составе ТПУ «Девяткино» к КАД, 2-й этап (транспортная развязка на км 30+717 прямого хода КАД).

В целом лимит финансирования из областного бюджета на эти объекты в 2019 году превысил 767 млн рублей.

При этом, как отмечают в Ленавтодоре, одним из достижений первого года реализации нацпроекта стало ощутимое повышение «культуры производства» в дорожной отрасли. Учитывая строгие

требования и особое внимание к объектам БКАД со стороны контролирующих организаций и общественности, все участники процесса ответственно относятся к срокам и качеству производства работ, формированию исполнительной документации и т. д. Координационные совещания (дни качества), проводимые под руководством ФКУ Упрдор «Северо-Запад», позволяют оперативно получать актуальную информацию по ситуации, а также выработать единую позицию по острым вопросам.

Контроль на всех стадиях производства работ (входной контроль материалов, операционный и приемочный контроль) осуществляется на трех уровнях. В процессе задействованы и непосредственно специалисты строительного контроля, и заказчик, и подрядчик. Подрядными организациями дополнительно выделена штатная единица, официально закрепленная на осуществление стройконтроля на объекте. Кроме того, в рамках выборочного контроля, проверку качества исполнительной документации и применяемых материалов осуществляет ФКУ Упрдор «Северо-Запад».

В рамках реализации нацпроекта, чтобы продлить срок службы дорожной одежды и снизить эксплуатационные затраты бюджета Ленинградской области, также активно внедряются инновации, включенные в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. Заключено 12 государственных контрактов на выполнение работ по ремонту автомобильных дорог и капитальному строительству с условием применения щебеночно-мастичного асфальтобетона, геотекстиля, композитного перильного ограждения, полимерно-битумной стыковочной ленты, металлических гофрированных конструкций искусственных сооружений.

В поиске новых организационных схем с возможностью привлечения дополнительных средств со стороны частных инвесторов Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области и подведомственное ему ГКУ «Ленавтодор» сейчас также прорабатывают все возможные варианты применения механизмов ГЧП и контрактов жизненного цикла в рамках реализации БКАД. ■

СПРАВКА

Как уточняет Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области, в 2020 году общие расходы регионального дорожного фонда составят 10,7 млрд рублей. Непосредственно в рамках национального проекта «БКАД» планируется ремонт участков Дороги жизни, Токсовского шоссе, подъезда к дер. Хиттолово, трассы Санкт-Петербург — Запорожское — Приозерск на границе с Санкт-Петербургом, дорог Огоньки — Стрельцово — Толоконниково, Кемполово — Выра — Тосно — Шапки, Гатчина — Ополье и Жабино — Губаницы — Волосово. Заказчиком всех работ выступит ГКУ «Ленавтодор».



Удмуртию неоднократно отмечали в числе лучших регионов по реализации и приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», и национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Что же стало слагаемыми успеха? Одним из них является собственный опыт проектного управления дорожной деятельностью. Подробности — в интервью с главой Удмуртской Республики Александром Бречаловым.

АЛЕКСАНДР БРЕЧАЛОВ: ОБ УСПЕХАХ БКАД НА ФУНДАМЕНТЕ БКД



— Александр Владимирович, что представляет собой на сегодняшний день дорожная сеть Удмуртии, в каком состоянии она находится? Какие вы ставите перед собой задачи?

— Протяженность дорожной сети Удмуртской Республики — почти 17,5 тыс. км. Основная ее часть, свыше 11,1 тыс. км, — это дороги местного значения. Региональные — чуть больше 5,9 тыс. км. На федеральные трассы приходится только 321 км.

Автодорожная инфраструктура Удмуртии испытывает, к сожалению, те же самые трудности, которые характерны для большинства регионов страны.

В первую очередь это, конечно, недоремонт. И если дороги федерального значения в республике в целом в хорошем состоянии — в нормативе 81,9%, то региональные соответствуют нормативным тре-

бованиям лишь на 48%. И совсем удручающая ситуация по дорогам местного значения — там в нормативном состоянии не более 30,5%.

Другая важная проблема — безопасность дорожного движения. В Удмуртии смертность на дорогах меньше, чем в среднем по стране — 11 чел. на 100 тыс. населения, против показателя в 13. Но это все равно чудовищная цифра, так как за ней — прерванные жизни, поломанные судьбы.

Имеющиеся проблемы имеют кумулятивный эффект — они сдерживают экономическое развитие, негативно влияют на АПК, заставляя селян покидать свои деревни, снижают инвестиционную и туристическую привлекательность региона.

последних числах мая, или даже в июне, мы только выходили на объекты, то нам определенно удалось сделать большой шаг вперед.

Я считаю, что хорошей школой стало для нас участие в приоритетном проекте «Безопасные и качественные дороги» в 2017–2018 гг.

В первый год его реализации, кстати, результаты Удмуртии были отнюдь не впечатляющими — по итогу 2017 года мы были на 17 месте из 36 возможных. Подготовка паспортов объектов, внесение корректировок в территориальные программы развития инфраструктуры — каждый этап вызывал вопросы. И здесь следует отметить очень серьезную методическую помощь, ко-



Поэтому дорожной отрасли в республике уделяется пристальное внимание. Прошлый 2018 год я объявил «Годом дорог» в Удмуртии. За тот строительный сезон была проделана огромная работа, но теперь ее стало еще больше, а задачи — серьезнее. Так, при примерно равном объеме ремонта мы в 2,5 раза увеличили объемы реконструкции.

— Известно, что первые свои объекты в рамках БКАД Удмуртия сдала еще в мае — когда многие регионы еще не определились с контракцией и вообще не приступили к работам. Как вам удалось добиться таких организационных успехов?

— Действительно, первые три объекта сданы еще 23 мая в одном из шести муниципальных образований, участвующих в нацпроекте, — городе Сарапуле. И если учесть, что раньше в

торую нам оказали специалисты и руководство Росавтодора и РосдорНИИ. Ни один вопрос не оставался без ответа. Десятки совещаний, семинаров и консультаций помогли нам освоиться и войти в рабочий ритм. Эти два года мы проработали единой крепкой командой.

Если же говорить конкретно о сроках выполнения работ, то ключевым моментом является качественная подготовка.

Готовиться к сезону 2019 года мы начали еще в 2018 году. Это, кстати, большой плюс проектной деятельности — заранее известны сроки контрольных точек и объемы финансирования, что позволяет лучше планировать практическую работу.

Так как философия проекта во многом строится на вовлечении граждан в решение важных для отрасли вопросов, мы провели

рейтинговое голосование жителей для формирования перечня объектов. В окончательный титульный список вошли лидеры голосования, а также пять из девяти самых популярных объектов на карте «Убитых дорог» ОНФ по Удмуртии.

В преддверии сезона мы синхронизировали дорожные работы с планами ремонта коммуникаций. Согласовали подрядчикам материалы и рецепты смесей, проверили готовность техники и асфальтобетонных заводов, оценили объемы материалов на складах предприятий, занятых в проекте.

Забываясь о качестве, мы сформировали подробные планы всех контрольных мероприятий для каждого участка ремонта. Благодаря таким заранее заготовленным схемам, снизился риск ошибок, обеспечена полнота и качество проведения контроля, сократилась по времени проверка исполнительской документации.

В схеме мы также четко прописали регламент взаимодействия всех участников системы контроля, что очень важно, так как она у нас — сложная, пятиступенчатая. Регламенты, планограммы, схемы — хоть все это и звучит скучно и по-бюрократически, но в нашем случае на деле позволяет выстроить работу элементов системы контроля таким образом, чтобы они не мешали друг другу, а работали слаженно, как единый организм.

Вообще, я уверен, что для эффективной реализации проекта необходимо, чтобы каждый человек, принимающий в нем участие, не только знал отведенную ему роль, но и понимал долю личной ответственности за общий результат. Таким принципом мы руководствовались, в частности, когда накануне старта дорожных работ обязали руководителей всех подрядных организаций публично, в присутствии СМИ и общественности, защищать свои графики производства работ. В этом случае на попятную уже не пойдешь — на кону собственная честь и деловая репутация предприятия.

— Можно сказать, что возникновение серьезных проблем в ходе реализации БКАД вы научились предупреждать?

— Как уже было отмечено, опыт проектного управления дорожной деятельностью, выработанный нами за два года участия в приоритетном проекте, позволил нам проанализировать свои слабые места и выполнить «работу над ошибками». Это дало свой результат — серьезных проблем в ходе реализации проекта не возникает, а незначительные решаются в рабочем порядке в ходе регулярных совещаний и заседаний проектной команды. Без

ложной скромности могу сказать, что уже два года Удмуртию отмечают в числе лидеров — и по БКД, и по БКАД.

— Как распределяются объемы работ между Ижевской агломерацией и региональными дорогами?

— В течение двух предшествующих лет в рамках приоритетного проекта «БКД» мы делали ставку на улично-дорожную сеть столицы региона. Все центральные и значительную часть периферийных дорог города нам в целом уже удалось привести в нормативное состояние. В этом году в рамках национального проекта мы сместили акценты — подключили к участию в БКАД, помимо Ижевска, пять других муниципалитетов, а основные средства направили прежде всего на ремонт опорной сети региональных дорог.

В результате в Ижевске завершено 27 объектов протяженностью 24,9 км, а в целом на улично-дорожной сети в шести муниципальных образованиях отремонтировано 40,3 км. При этом на региональных трассах — в два с лишним раза больше, 92 км. В целом итогом реализации нацпроекта БКАД в Удмуртии в этом году стал ремонт 132,3 км дорог.

— Какие передовые технологии и технические средства применяются вами в рамках БКАД для обеспечения безопасности движения?

— Решение о мерах, необходимых для повышения безопасности дорожного движения на том или ином участке, мы принимаем на основании рекомендаций специалистов Управления ГИБДД МВД по УР. Пользуясь случаем, хотел бы выразить благодарность федеральному ведомству за эту поддержку и совместную работу. Пока что рекомендуемые мероприятия укладываются в рамки достаточно традиционных решений — установка светофорных объектов, устройство наружного освещения и т. д.

И все же никакие технические меры сами по себе не дадут стопроцентного результата в обеспечении безопасности на дорогах. Соблюдение требований ПДД должно стать единственно возможной нормой поведения, а наилучший профилактический и воспитательный эффект здесь дает применение автоматической фотовидеофиксации. В этом направлении республика только начала активно развиваться. В 2019 году общее количество рубежей контроля стационарных комплексов фиксации дорожных нарушений в Удмуртии достигло 50. Мы планируем продолжать эту работу.

— Достаточно ли в регионе собственных ресурсов для решения задач БКАД?

— Если говорить о стройматериалах, то, прежде всего, отмечу, что местный щебень — известняковой природы, и в большинстве случаев не подходит по прочности для изготовления асфальтобетонных смесей. В рецептах асфальта, применяемого в ремонте дорог по БКАД, подрядные организации используют привозные материалы — преимущественно из Первоуральского карьера. Это действительно проблема. Расходы на логистику составляют в общей стоимости асфальта до 40%. Но местный щебень все же используется, хоть и в достаточно ограниченном объеме — например, при укреплении обочин или устранении пучинообразования.

Что касается других аспектов, то в регионе работают два крупных дорожных предприятия, со 100%-й долей Удмуртской Республики, а также несколько небольших частных организаций, тоже активно участвующих в торгах и исполняющих госконтракты. Имеющаяся техника в целом обеспечивает наши ежегодные потребности. К тому же ведется планомерное обновление производственных баз предприятий. Так, в этом году в Удмуртии закуплен мобильный асфальтобетонный завод с производительностью 120 т/ч. Он может выпускать асфальты, спроектированные уже по новым предварительным стандартам.

Но главное достояние — это, вне всякого сомнения, люди. У нас в дорожной отрасли занято около 2,5 тыс. человек. Это квалифицированные и в основном опытные специалисты. Предприятия также ведут серьезную работу по сохранению и передаче ценного опыта молодежи, занимаются обучением и развитием персонала. Ежегодно проводятся республиканские конкурсы профессионального мастерства.

— Насколько успешно продвигается контрактация по нацпроекту конкретно на 2020 год?

— С перечнем объектов на 2020 год мы определились еще в июне. Все списки прошли процесс общественных согласований. Это дало нам достаточно времени качественно выполнить дефектование и составить техническое задание. В Ижевске по проекту предстоит отремонтировать порядка 30 км улиц, за городом — 80,5 км региональных магистралей. На сегодняшний день торги по объектам как республиканского, так и местного значения уже завершены. Практически все контракты подписаны.

Отмечу, для республики это беспрецедентная ситуация. Еще никогда контрактование на предстоящий год не проводилось настолько заранее. При этом мы понимаем несомненные плюсы раннего заключения контрактов. Дорожные предприятия смогут лучше подготовиться, закупить материалы по более низким ценам, чем в разгар строительного сезона, а также более вдумчиво составить графики производства работ. Несомненно, все это положительно скажется на исполнении нацпроекта. ■



Омская область по плану 2019 года полностью реализовала мероприятия национального проекта «БКАД» и инициированных им региональных программ. На эти цели были направлены средства федерального бюджета в размере более 2,2 млрд рублей. Управление дорожного хозяйства Омской области уточнило ряд показателей по итогам дорожно-строительного сезона и планам на следующий год.

ОТ ПЕРВЫХ УСПЕХОВ К РОСТУ ФИНАНСИРОВАНИЯ



Общая протяженность автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения на территории области превышает 10,2 тыс. км. По данным экспертной оценки и инструментальной диагностики на конец 2018 года нормативным требованиям соответствовало 37,9% этой дорожной сети.

В 2019 году в рамках реализации регионального проекта «Дорожная сеть» в составе БКАД выполнены работы по капитальному ремонту и ремонту 20 участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения общей протяженностью почти 145 км. Число объектов поровну разделилось между городской агломерацией и остальной территорией области. Итогом стало увеличение доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, увеличилась на 1,7% (до 39,6%).

Также удалось достигнуть значительного успеха в работе по устранению очагов аварийности. За 2018 год УГИБДД УМВД России

по Омской области зарегистрировано четыре места концентрации дорожно-транспортных происшествий (МКДТП) на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения. В летний период текущего года на каждом из них за счет внепрограммных финансовых средств были выполнены мероприятия, направленные на снижение аварийности. Нанесена горизонтальная дорожная разметка, установлены дорожные знаки, информационные щиты, а также светофорные объекты. По предварительным данным, полученным от УГИБДД, в Омской области все МКДТП ликвидированы.

Как известно, одним из целевых показателей БКАД является также принципиальное увеличение доли контрактов, предусматривающих использование новых технологий и материалов. Омская область и в этом направлении достигла существенных успехов.

В 2019 году при капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения применены следующие технологии, материалы и технологические решения:

- устройство слоев покрытия из асфальтобетонных смесей на БНД 100/130 по ПНСТ 184-2016;
- устройство слоев покрытия из щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей на БНД 100/130 по ПНСТ 183-2016;
- устройство слоев покрытия из щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей на ПБВ 90 по ПНСТ 183-2016;
- укрепление основания дорожной одежды методом холодного ресайклинга;
- нанесение горизонтальной дорожной разметки холодным пластиком и термопластиком;
- применение полимерно-битумных стыковочных лент.

В целях проведения лабораторных испытаний на предмет соответствия применяемых дорожно-строительных материалов предварительным национальным стандартам на базе Управления дорожного хозяйства Омской области к строительному сезону 2019 года была модернизирована лаборатория, произведена покупка оборудования для испытания образцов асфальтобетона по ПНСТ 181-2016 «Дороги автомобильные общего пользования. Смесей асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Метод определения стойкости к колееобразованию прокатыванием нагруженного колеса».

Инновации, включенные в «Перечень новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения (макет-прототип Реестра)», в 2019 году успешно реализованы на 19 участках капитального ремонта и ремонта. Работа в этом направлении, безусловно, будет продолжена.

В рамках регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» Управлением дорожного хозяйства Омской области на принципах КЖЦ заключен государственный контракт на оказание услуг по финансовой аренде (лизингу) автоматизированной системы весогабаритного контроля транспортных средств, обеспечению ее работоспособности и обслуживанию. Источником финансирования здесь являются средства регионального бюджета. В 2019 году это сумма немногим более 97 млн рублей. В течение последующих четырех лет ежегодно будет выделяться почти по 214 млн. В рамках данного контракта подрядной организацией ООО «Софтлайн проекты» оборудованы девять пунктов весогабаритного контроля. Шесть из них расположены на участках автомобильных дорог, идущих от областного центра.

В 2020 году на реализацию национального проекта в Омской области предусмотрено увеличение финансирования. Ожидается выделение почти 2,8 млрд рублей. Планируется отремонтировать 16 объектов регионального и межмуниципального значения Омской области общей протяженностью более 120 км, из которых около 71 км – за пределами городской агломерации. Намечено нанесение более 33 тыс. м² горизонтальной разметки термопластиком и холодным пластиком, установка 1201 шт. дорожных знаков, 20 шт. светофорных объектов и других средств организации движения. Также планируется выполнить установку шести комплексов фото-, видеофиксации нарушений ПДД, что обойдется в 19,8 млн рублей. ■



Омская область стала одним из регионов, где масштабная модернизация дорожной сети началась еще в рамках федерального приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Тогда в центре внимания была агломерация Омска. Теперь в рамках национального проекта предстоит привести в нормативное состояние огромную протяженность региональных дорог. О ходе реализации мероприятий БКАД рассказывает губернатор Омской области Александр Бурков.

**АЛЕКСАНДР БУРКОВ:
«В ПЛАНАХ —
БОЛЬШЕ 1000
КИЛОМЕТРОВ»**



— Александр Леонидович, насколько актуальна для Омской области проблема качества дорог?

— Последнее время много внимания у нас было уделено приведению в порядок уличной сети областного центра и его агломерации в радиусе 50 км. Так, только за предыдущие два года в Омске отремонтировали дорог больше, чем за все предшествующее десятилетие. Ситуация же в районах области, мягко говоря, оставляла желать лучшего. Рейсовые автобусы с трудом добирались до многих райцентров. Поэтому отремонтировать дороги, которые связывают Омск с районами области, для нас сегодня задача номер один. Мы будем постепенно ее решать благодаря стартовавшему с этого года нацпроекту «Безопасные и качественные автомобиль-

ные дороги», в рамках которого запланирован большой объем дорожных работ.

– Как изменилось финансирование дорожной сферы региона?

– В 2019 году дорожный фонд Омской области, по сравнению с прошлым годом, увеличился на 30%. Он составил рекордные 10 млрд рублей. Это позволило нам до конца года увеличить долю региональных дорог, соответствующих нормативным требованиям, до 39,3%. Тогда как до начала реализации программы «Безопасные и качественные дороги» этот показатель был равен 36%. В Омске ситуация немного лучше. Доля дорог,

имеющих статус «бесплатных», достигла 90%. Планируется ввести девять пунктов автоматизированного весогабаритного контроля транспортных средств.

– Чем продиктована необходимость в них?

– Каждое лето дороги в регионе ремонтируют, а потом за несколько месяцев большегрузы их буквально «убивают». Я поручил региональному министру найти решение этой проблемы, и в планы до конца 2019 года вошло устройство пунктов контроля на самых загруженных трассах региона. В результате будут охвачены участки дорог общей протяженностью 1,5 тыс. км. Мы получим дополнительные доходы в бюджет за счет штрафов и оплаты спецразрешений на проезд.



отвечающих нормативам, увеличилась до 64%. В 2017 году было лишь 47%. В 2020 году мы планируем сохранить те же темпы ремонта, реконструкции и строительства. Всего по проекту «БКАД» за шесть лет на дороги региона будет направлено 28 млрд рублей.

– Какие работы будут выполнены в рамках нацпроекта?

– К 2024 году мы планируем отремонтировать тысячу километров региональных и межмуниципальных дорог, а также 100 км дорог в Омске, в том числе реконструировать развязки на нескольких крупных перекрестках. Для обеспечения безопасности будет дополнительно установлено около 80 камер фото- и видеофиксации нарушений ПДД. Кроме того, планируем оборудо-

– Как нацпроект скажется на безопасности дорожного движения?

– Задача БКАД общеизвестна – к 2024 году снизить число погибших в ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом, в том числе за счет снижения в два раза мест концентрации аварий на дорогах региона. Чтобы добиться такого результата, нужна системная и планомерная работа, что называется, по всем фронтам. Это и ремонт дорог, и установка знаков и светофоров, и нанесение дорожной разметки. Хорошее дисциплинирующее воздействие на водителей, как показала практика, оказывает фото- и видеофиксация допускаемых ими нарушений. Мы планируем вдвое увеличить число стационарных камер на дорогах региона.

– Повлияет ли реализация нацпроекта «БКАД» на развитие малого бизнеса в регионе? Появятся ли дополнительные рабочие места в дорожной отрасли? Будут ли внедряться новые технологии?

– Безусловно. К ремонту дорог мы подходим индивидуально. Как врач для каждого пациента вырабатывает свою программу лечения, так и мы каждому конкретному участку подбираем технологии, которые подходят именно ему. Причем ставку делаем на современные материалы, повышающие качество ремонта и увеличивающие срок службы нового покрытия. Например, широко используем щебеночно-мастичный асфальтобетон на полимерных битумных вяжущих, дорожную разметку наносим термопластиком.

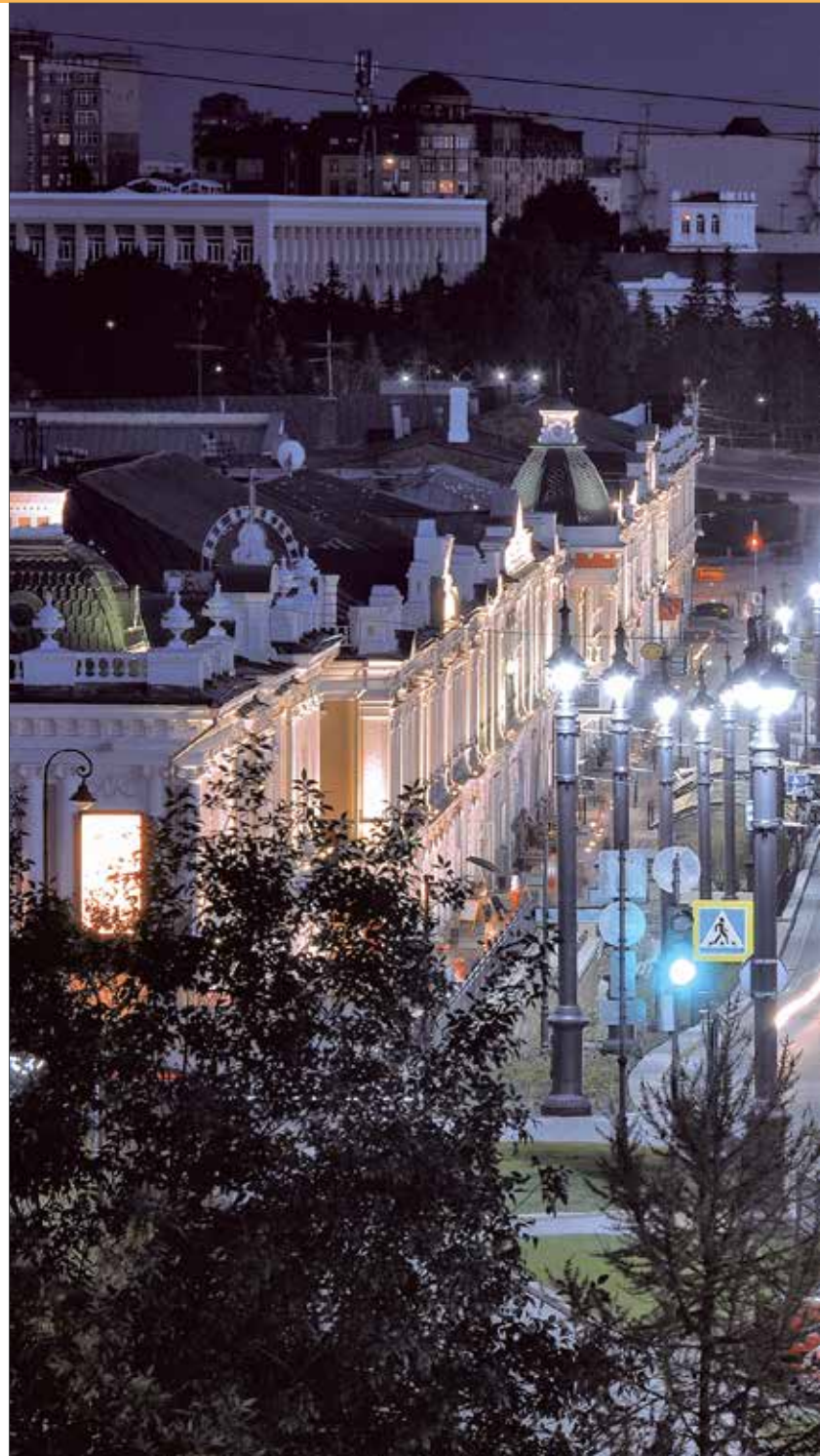
Что касается развития малого бизнеса и увеличения рабочих мест, то нацпроект обязательно приведет и к тому, и к другому. Каким образом? Увеличение объемов дорожных работ обязательно скажется на появлении новых рабочих мест. Кроме того, согласно госконтрактам на ремонт дорог в рамках БКАД, генеральный подрядчик для выполнения того или иного вида деятельности обязан привлекать субподрядчиков из сферы малого предпринимательства. И еще один важный момент – увеличение протяженности дорог в нормативном состоянии в целом будет стимулировать развитие малого бизнеса, особенно в районах области.

– Сегодняшние планы по развитию дорожной сети региона ограничиваются лишь ремонтом?

– Нет, не ограничиваются. С федеральным правительством сейчас мы решаем вопрос строительства Северного обхода Омска. Это масштабный инвестиционный проект, для реализации которого требуется значительный объем финансирования.

Обход позволит снизить экологическую нагрузку на областной центр, обеспечит транспортную доступность северного промышленного узла и сократит пробег транзитного транспорта в обход города более чем на 20 км. Проект предусматривает строительство автомобильной дороги второй технической категории протяженностью почти 55 км, а также девяти мостов и путепроводов.

Северный обход очень нужен Омску. На средства областного бюджета мы уже в этом году проведем предпроектные работы. В дальнейшем рассчитываем на поддержку федерального центра. ■





Реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» повлияет на динамику развития экономики Алтайского края, который находится на пересечении транзитных грузовых и пассажирских потоков, вблизи крупных сырьевых и перерабатывающих регионов. Обновленные дороги обеспечат устойчивую экономическую связь с соседними субъектами, дадут импульс для формирования новых направлений экономической деятельности. О ходе реализации проекта «БКАД» рассказывает министр транспорта Алтайского края Александр Дементьев.

АЛЕКСАНДР ДЕМЕНТЬЕВ: В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ОБНОВИТСЯ БОЛЕЕ **200** ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ



— Александр Геннадиевич, насколько дорожная сеть Алтайского края соответствует потребностям региона с его большой территорией, множеством поселений, какой процент дорог соответствует отраслевым нормативам?

— Алтайский край занимает одно из первых мест в стране по протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения. На территории субъекта около 55,6 тыс. км трасс, которые соединяют между собой многочисленные населенные пункты, районы и города, позволяя добраться из одной части края в другую. И сегодня, благодаря профессиональной работе дорожных служб, 38% дорог регионального значения и 52% трасс городских агломераций находятся в нормативном состоянии. Более того, показатели эти растут с каждым строительным сезоном.

— Сколько проектов в этом году уже выполнено и сколько предстоит реализовать в рамках БКАД, какие из них наиболее важны для развития экономики края?

— На территории Алтайского края Министерством транспорта региона реализуются следующие региональные проекты: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», утвержденные протоколом заседания Совета при Губернаторе Алтайского края по стратегическому развитию и приоритетным проектам от 14.12.2018 №2, а также проект «Безопасность дорожного движения».

Паспорта всех проектов согласованы и утверждены на федеральном уровне в единой системе управления государственными и

в числе важнейших объектов в этом строительном сезоне — шестикилометровая автодорога «Белоярск — Заринск», ремонт этой региональной трассы сейчас активно ведется. В Заринске завершается строительство крупного завода и нескольких смежных производств. Не менее стратегически значимый объект — ремонт 15 км трассы «Калманка — Новороманово — Лебяжье». Обеспечение комфортного проезда необходимо для аграриев: в этих районах хорошими темпами идет развитие фермерского производства, наблюдается рост площадей, занятых сахарной свеклой и зернобобовыми культурами.

Кроме того, в рамках национального проекта в этом году будут построены дороги к крупным агропромышленным



муниципальными (общественными) финансами Российской Федерации с применением информационных и телекоммуникационных технологий «Электронный бюджет».

Реализация нацпроекта, безусловно, положительно повлияет на экономику региона. Алтайский край находится на пересечении многочисленных транзитных грузовых и пассажирских потоков, в непосредственной близости от крупных сырьевых и перерабатывающих регионов. Так, ремонт почти 11 км автодороги «Бийск — Мартыново — Ельцовка — гр. Кемеровской области» является крайне значимым. Дорога важна и для экономической взаимосвязи субъектов, и для обеспечения комфортного проезда в соседнюю Кемеровскую область, — это направление весьма востребовано туристами, которые едут на популярный горнолыжный курорт Шерегеш.

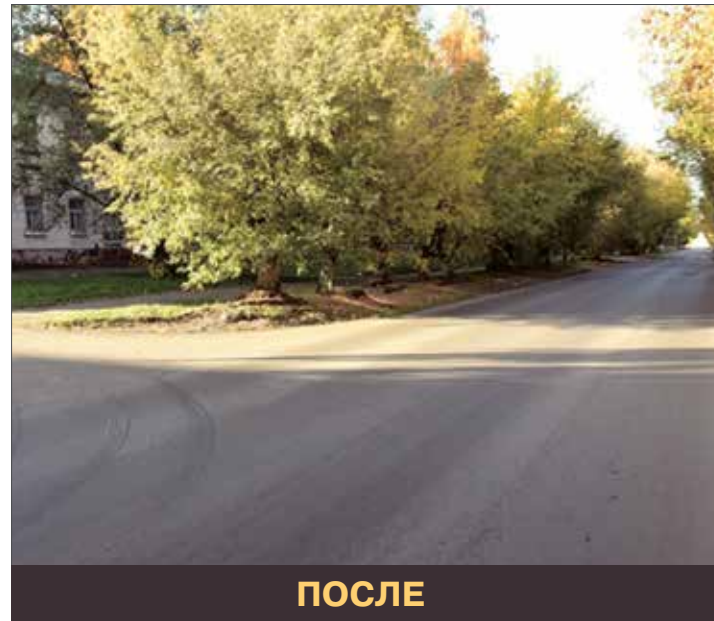
предприятиям. К примеру, будет выполнено строительство подъездов к животноводческому комплексу ИП Глава КФХ Горбов Д.Д., к молочно-товарной ферме в Петропавловском районе, к производственной ферме ООО «Верх-Боровлянское», до производственной базы ООО «Вепрь» в Ребрихинском районе, к генетическому центру «Корова и теленок на 2400 голов» в Троицком районе.

— В ходе реализации нацпроекта, вероятно, возникают проблемы управленческие, организационные, финансовые. Как они решаются?

— Любые вопросы, возникающие в ходе работы, решаются оперативно. Каждую неделю в Министерстве собираются специальные рабочие группы, где заказчики, подрядчики и представители



ДО



ПОСЛЕ

Барнаул, ул. Чайковского

общественности обсуждают выполнение мероприятий, следят за сроком исполнения поставленных задач, высказывают замечания, а также предложения по работе.

— Как осуществляется контроль над качеством работ, расходованием средств, сколько дорог в результате реализации проектов в этом году будет приведено в нормативное состояние?

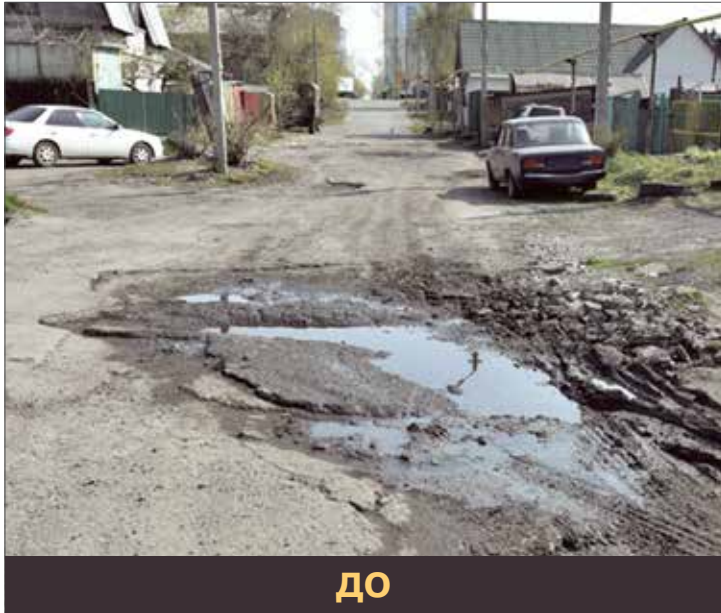
— Контроль над качеством работ на объектах, ремонт и реконструкция которых ведется в рамках реализации национального проекта, — зона ответственности заказчика. Работы контролируют специалисты администрации городов Барнаула, Бийска, Новоалтайска, а также КГКУ «Алтайавтодор», представители общественности. Если во время проверок выявляются дефекты, подрядная организация устраняет замечания за счет собственных средств. Кроме того, своевременно заключены договоры на осуществление лабораторного и строительного контроля со специализированными организациями, имеющими лицензию на такой вид деятельности. Отмечу, что финансирование ремонтных работ осуществляется после их выполнения и специального контроля качества.

В рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на территории Алтайского края предусмотрено к обновлению более 200 объектов дорожной инфраструктуры, в том числе 33 участка улиц в Барнауле, 19 — в Бийске и 10 объектов в Новоалтайске.

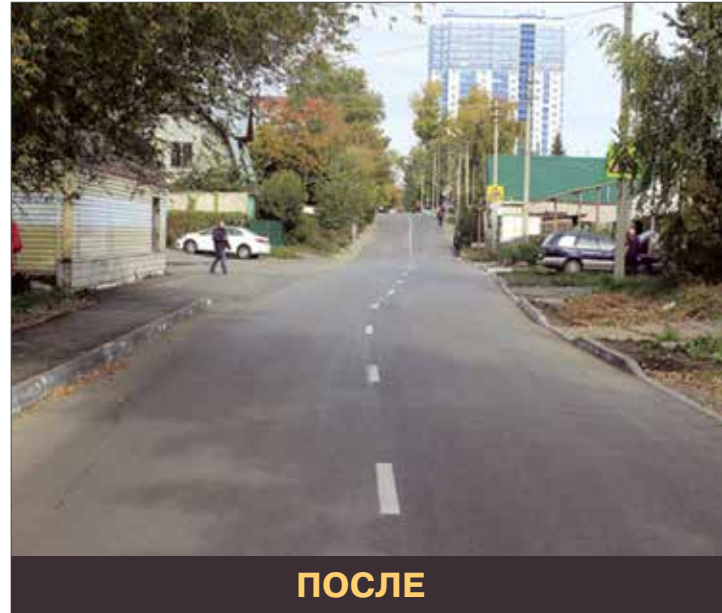
— Какие технологии, современные технические средства применяются в проектах БКАД?

— С 2015 года в практике строительства и ремонта дорог в Алтайском крае широко используется технология холодного ресайклинга, которая была впервые применена на региональных трассах в 2014 году и показала отличный результат. Метод позволяет использовать устройство прежней дорожной одежды с добавлением нового материала и цемента, что не только дает наилучший результат, но и сокращает сроки ремонта дорог.

Помимо этого, в 2013 и 2014 гг. был проведен эксперимент по использованию асфальтобетонных смесей с добавлением в рецептуры дробленой резины. Таким методом было устроено 1,5 км участков дорог в Советском районе. В течение нескольких лет за ними ведется системное наблюдение — не отмечено значительно-



ДО



ПОСЛЕ

Барнаул, ул. Пролетарская

го износа или критичных дефектов, что является хорошим показателем для однослойного покрытия, уложенного по основанию из цементобетона.

Массовое внедрение таких смесей сдерживается удорожанием материала и некоторыми технологическими сложностями, однако, затраты окупаются продлением срока эксплуатации дорожного полотна. Поэтому в прошлом году произведено устройство 10 км покрытия с добавлением дробленой резины в асфальтобетон в одном из районов края.

В практике дорожного строительства также освоены и широко применяются различные геосинтетические материалы как для укрепления и стабилизации земляного полотна, так и в конструктивных слоях дорожных одежд. В последние годы применение геоматериалов сокращается в связи с появлением возможности стабилизации конструктивных слоев с помощью ресайклеров, что является менее затратным и технологически более удобным способом.

На дорогах края применяются и энергонезависимые системы освещения мест повышенной опасности – пешеходных переходов и остановок маршрутного транспорта. Устанавливаются светильники, питающиеся от подзаряжаемых автономных источников,

используются энергосберегающие источники света. Эта схема освещения удобна в случае, если для подключения к энергосети требуется прокладка кабеля на значительное расстояние и установка большого количества опор.

– Как вы оцениваете уровень ресурсной базы региона? Можно ли рассчитывать на мощности местных производителей, на местные строительные материалы, которые приходится завозить, и как это отражается на стоимости проектов в рамках БКАД?

– Перед началом производства работ в рамках реализации национального проекта Министерством транспорта Алтайского края был проведен анализ потребности в основных материалах, уточнены места производства. Преимущественно все закупается на местах, что гораздо рациональнее, поскольку затраты на перевозку стройматериалов меньше. К примеру, щебень, щебеночно-песчаную смесь и песок дробленый поставляют ОАО «Веселоярский щебзавод», ООО «Малетинский каменный карьер», ООО «Троицкий карьер», ООО «Бийский гравийно-песчаный карьер», ООО «Усть-Каменский щебень» и другие организации региона. ■

В Свердловской области на момент старта БКАД доля региональных дорог, находящихся в нормативном состоянии, уже фактически достигала минимума, планируемого нацпроектом. «Перед нами стоит задача довести этот показатель до 51,7%», — говорит министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Василий Старков. Отвечая на наши вопросы, он подробно рассказал об особенностях и достижениях своего региона в реализации БКАД.

ВАСИЛИЙ СТАРКОВ: «МЫ СТАВИМ АМБИЦИОЗНЫЕ ЦЕЛИ»



— **Василий Владимирович, каковы основные параметры дорожной сети области и благодаря чему вам удалось достичь уже сравнительно высоких показателей?**

— По территории Свердловской области проходит несколько транспортных коридоров, имеющих межрегиональное и даже межгосударственное значение. Их развитие является для нас стратегически важной и приоритетной задачей.

Свердловская область отличается большой протяженностью автомобильных дорог. Это свыше 31,5 тыс. км. Из них лишь 610 км — дороги федерального значения, остальные — региональные и местные.

За достижением на 1 января 2019 года показателя соответствия нормативу в 50,1%, соответственно, стоит большая работа. Ежегод-

но наши дорожные службы приводят в порядок более 150 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения. Мы выполняем ремонты и капитальные ремонты, строительство и реконструкцию значимых для развития региона транспортных направлений.

– Какие задачи вам предстоит решить в рамках БКАД?

– Свердловская область работает в трех федеральных проектах, установленных паспортом нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – это «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Безопасность

тир. К 2024 году мы должны достичь уровня 2,86 таких случаев на 100 тыс. населения.

– Что удалось сделать за первый год реализации нацпроекта? Как осуществлялось финансирование?

– На территории муниципальных образований «город Екатеринбург» и «город Нижний Тагил» мы выполнили работы на 81 объекте, отремонтировали в общей сложности более 132 км автодорог. Долю нормативных дорог в муниципалитетах мы довели до 66,12%, а на региональной сети – до 50,3%. На 12% снизили число мест концентрации ДТП. Доля контрактов на до-



*Автомобильная дорога
Белоярский – Асбест – Алапаевск*



*Автомобильная дорога
Реж – Алапаевск*



Серовский тракт

дорожного движения». По ним утверждены соответствующие региональные проекты.

К 2024 году мы намерены достичь увеличения доли региональных автодорог, соответствующих нормативным требованиям, до 51,7%. До 85%, как и в целом в России, нам предстоит довести аналогичный показатель по улично-дорожной сети двух крупных городских агломераций – Екатеринбургской и Нижнетагильской. Безусловно, решаем и общероссийские задачи по снижению количества мест концентрации ДТП и доли дорог, работающих в режиме перегрузки, а также увеличению доли контрактов, выполняемых с использованием новых технологий, и контрактов жизненного цикла.

И, безусловно, важнейший показатель – это сокращение количества погибших при ДТП в 3,5 раза. У нас есть собственный ориен-

рожную деятельность, выполняемых с использованием новых технологий и принципов КЖЦ, как и планировалось, достигла 10%.

В 2019 году на реализацию национального проекта направлено 4,5 млрд рублей. Из них 2,9 млрд – из федерального бюджета, в том числе 1 млрд рублей выделен дополнительно в ноябре по результатам 100%-го освоения ранее направленных средств. Деньги направлены на реконструкцию объезда столицы региона на участке от Челябинского до Тюменского тракта и строительство участка III пускового комплекса, который замкнет Екатеринбургскую кольцевую автодорогу.

Также выделены 1,6 млрд рублей из областного бюджета и 109 млн – из бюджетов муниципальных образований.



– Как организован контроль выполнения мероприятий БКАД?

– Предоставление отчетности и контроль выполнения целевых показателей и установленных сроков с помощью системы «Эталон». Она реально позволяет фиксировать процесс исполнения мероприятий в увязке на всех уровнях, от федерального до регионального, и участвующих муниципальных образований. Согласно отчету в разрезе проектных групп субъектов РФ, Свердловская область находится в «зеленой» зоне (исполнительская дисциплина 100%).

Контроль качества выполняемых работ по дорогам регионального значения осуществляется собственной аккредитованной лабораторией ГКУ СО «Управление автодорог». В муниципальных образованиях «город Екатеринбург» и «город Нижний Тагил» с аналогичной целью на конкурсной основе привлекаются независимые организации.

Кроме того, в рамках национального проекта в соответствии с требованиями Росавтодора контроль качества работ осуществляется с привлечением ФКУ «Росдортехнология» (филиал на территории Свердловской области) и ФАУ «РосдорНИИ».

В 2019 году продолжена работа по использованию механизма общественного контроля и учета общественного мнения, в том числе с участием Общероссийского народного фронта.

– Дал ли нацпроект вашему региону существенный стимул к применению инновационных решений – как для повышения качества дорог, так и для обеспечения безопасности движения?

– На региональной сети Свердловской области с 2019 года реализуется переход на новые стандарты: применение в верхнем и нижнем слое покрытия асфальтобетонов по нормативным документам, гармонизированным с европейскими стандартами.

В частности, в верхнем слое укладывалась щебеночно-мастичная асфальтобетонная смесь на полимерно-битумном вяжущем ПБВ-60. Ожидаем, что такие покрытия будут устойчивы к трещинообразованию и колееобразованию, увеличится их срок службы.

На всех объектах национального проекта применялась стыковочная битумно-полимерная лента «БРИТ» на сопряжении полос укладки верхнего слоя. Это даст улучшение качества устройства асфальтобетонного покрытия и увеличение его срока службы за счет герметизации в зоне швов и предотвращения образования технологических трещин.

Использовался также перегружатель асфальтобетонной смеси. Это позволяет избежать температурной и зерновой сегрегации материала и в итоге получить однородное покрытие.

При ремонте участка екатеринбургской объездной дороги применялась 3D-система управления строительной техникой. Данная технология обеспечивает высокую точность работ по фрезерованию старого дорожного покрытия и обеспечит формирование проектной поверхности любой сложности без традиционной разбивки и применения копирной струны. Кроме того, использовалась 3D-система управления техникой для укладки асфальтобетонных смесей. При этом роботизированные тахеометры сами следят за обеспечением соответствия поверхности проекту. В результате получается асфальтобетонное покрытие с требуемыми геометрическими параметрами и продольной ровностью.

Кроме того, в рамках регионального проекта «Безопасность дорожного движения» мы работаем по нескольким направлениям, осуществляя контроль скоростного режима средствами фото-, видеофиксации.

Также на сети региональных автодорог модернизированы нерегулируемые пешеходные переходы, включая прилегающие непосредственно к образовательным учреждениям. Речь идет об оборудовании современным освещением, искусственными дорожными неровностями, светофорами Т.7, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией, Г-образными опорами, дорожной разметкой, в том числе с применением штучных форм и цветных дорожных покрытий, световозвращателями и индикаторами.

Активно изучаем и осваиваем передовой опыт создания дополнительных условий безопасности. Для примера: ГКУ СО «УАД» внедряется собственная разработка – проекционная световая разметка, которую мы планируем установить более чем на 50 самых опасных пешеход-

ных переходах. При помощи проектора, который оснащен светодиодной лампой 150 Вт, обеспечивается освещение силой до 190 люксов. Данная проекция направлена перпендикулярно к проезжей части и не ослепляет участников движения. В рамках нацпроекта инноваций оборудовано 12 пешеходных переходов. Кроме того, ГКУ СО «УАД» организовало в 2019 году заключение 9 государственных контрактов на обустройство с помощью данной технологии 45 нерегулируемых переходов, расположенных вблизи образовательных учреждений.

– Что у вас запланировано на 2020 год?

– В 2020 году национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» ставит перед регионом амбициозные цели и задачи.

В настоящее время уже определен планируемый перечень работ. Всего в 2020 году на территории Свердловской области запланировано реализовать 119 проектов в рамках БКАД, что составляет около 135 км протяженности автодорог и 55 светофорных объектов.

В нацпроект у нас вошли, помимо улиц Екатеринбурга и Нижнего Тагила, дороги, задействованные в «маятниковой» трудовой миграции уральцев, вылетные магистрали городов, а также дороги, связывающие между собой другие муниципалитеты региона и востребованные свердловчанами. Среди них Серовский, Режевской тракты, Екатеринбургская кольцевая автодорога и другие.

Показатели, которые намечено достигнуть в рамках регионального проекта «Дорожная сеть» в 2020 году:

- доля региональных дорог, отвечающих нормативным требованиям, должна увеличиться до 50,5%, по Екатеринбургской и Нижнетагильской агломерациям – до 69,9%;

- количество мест концентрации ДТП должно уменьшиться до 82,3%.

В рамках регионального проекта «Безопасность дорожного движения» намечено снизить показатель количества погибших в ДТП до 8,4 (плановое значение 2019 года – не более 9,1).

– Успешно ли продвигается контрактация по нацпроекту на новый год?

– Перечни объектов на следующий год прошли общественное обсуждение, в том числе при участии Общероссийского народного фронта, и утверждены. Необходимые лимиты бюджетных обязательств доведены до получателей. Заказчики завершают конкурсные процедуры, до конца этого года все контракты по объектам нового сезона будут заключены. ■





МОСТОВАЯ ПРОГРАММА: РЕГИОНАМ — ТРИЛЛИОН

Состояние мостового хозяйства в регионах России давно вызывает обеспокоенность специалистов. В последние несколько лет в нашей стране участились случаи обрушения мостовых сооружений. Беспрецедентным «мостопадом» при этом отличился 2018 год. Только за его осень произошло более десяти обрушений мостовых конструкций в разных регионах. Серьезность заявившей о себе таким опасным образом проблемы не могла остаться незамеченной на уровне высшей власти. На основании поручений Президента России по итогам заседания Государственного совета 26 июня 2019 года Минтранс начал готовить общероссийский проект, призванный исправить ситуацию. Наконец, 10 декабря правительственной комиссией по транспорту под руководством заместителя Председателя Правительства РФ Максима Акимова была утверждена Программа приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения. Документ предусматривает объем финансирования в 1,12 трлн рублей до 2035 года. Мероприятия программы также планируется включить пятым федеральным проектом в нацпроект «БКАД».

КАК СЧИТАЛИ МОСТЫ

«Подпрограмму по приведению в нормативное состояние аварийных и предаварийных искусственных сооружений и строительство автодорожных путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями предлагается перенести в новый федеральный проект «Мосты и путепроводы» с его включением в нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», — отметил в своем докладе на заседании проектного комитета национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 19 ноября первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов.

О том, что предшествовало формированию программы, на основании чего она разрабатывалась и что собой представляет, рассказал на ежегодной конференции по вопросам развития сети автомобильных дорог регионального значения, проведенной Ассоциацией «РАДОР», начальник управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Дмитрий Лаптев.

Он назвал состояние искусственных сооружений в субъектах РФ «одной из самых болевых точек дорожного хозяйства». Надо отметить, что Росавтодор этой проблемой на федеральных дорогах стал заниматься давно. Была сформирована программа по реконструкции и ремонту мостов, основные мероприятия по которой выполнены. «Можно говорить, что на федеральных дорогах острота проблемы на сегодняшний день снята», — подчеркнул Дмитрий Лаптев.

С 2016 года стали принимать меры по восстановлению мостов и на региональных трассах. Первые работы в этом направлении осуществлялись за счет средств, которые удалось привлечь в дорожную отрасль благодаря эксплуатации системы «Платон». В сферу внимания тогда попали мосты протяженностью более 100 м. Кроме того, за счет тех же средств осуществлялось новое строительство новых мостов.

Был завершен ряд важных для регионов объектов. В частности, это Ворошиловский мост в Ростове-на-Дону, мост через р. Белая в Уфе, Борский мост в Нижнем Новгороде. Параллельно велись реконструкция, капитальный ремонт и ремонт аварийных искусственных сооружений.

В 2017 году к решению проблемы восстановления искусственных сооружений в Росавтодоре решили подойти системно, собрав с регионов данные по всем мостам, находящимся в аварийном и предаварийном состоянии. После опроса дорожных управлений субъектов Российской Федерации получилось около тысячи таких объектов, родилось даже рабочее название «Программа 1000 мостов».

В 2018 году, перед тем как сформировать нацпроект «БКАД», решили актуализировать эти данные. Получили 1,8 тыс. объектов. А после того как появилось поручение Президента и «запахло реальными деньгами», по словам Дмитрия Лаптева, «заявки посыпались, как осенний листопад». «О чем это говорит? О том, что в большинстве субъектов Федерации вообще отсутствует системная работа по искусственным сооружениям — проведение обследований, составление технических отчетов, а в ряде регионов нет даже специалистов по искусственным сооружениям в органах управления дорожным хозяйством. Про муниципалитеты сейчас даже не говорю», — отмечал Дмитрий Лаптев.

ТРИ НАПРАВЛЕНИЯ

В итоге в утвержденную Правительством Программу приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения вошли 3903 аварийных и предаварийных моста общей протяженностью 190 тыс. пог. м. Потребность в финансировании здесь составляет свыше 370 млрд рублей.

Второе направление в рамках программы связано с путепроводами. Ими тоже, по словам Дмитрия Лаптева, в Росавтодоре начали заниматься с 2017 года, собрав заявки от субъектов Федерации и от РЖД. Проработали их с ГИБДД, определили перечень, который на сегодняшний день состоит из 486 путепроводов. Общий потребный объем финансирования — свыше 340 млрд рублей.

Третье направление — самое, по мнению Дмитрия Лаптева, тяжелое — это крупные и важные для формирования транспортного каркаса страны мостовые сооружения в 21 субъекте РФ. Среди них Высокогорский мост в Красноярске, который уже вошел в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, мосты

через Лену в Якутске (оценивается в 85 млрд рублей; по нему пока не определены источники финансирования), через Обь в Новосибирске (37 млрд), через Зею в Благовещенске (19 млрд) и еще несколько крупных проектов, которые либо уже финансируются, либо будут финансироваться в ближайшее время. В 15 субъектах Федерации по разным программам такие объекты софинансируются, в том числе, и по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Общая стоимость всех мостов предварительно оценена в 415 млрд рублей. 144 млрд из этой суммы обеспечит федеральный бюджет (на период до 2024 года). Часть мостов построят на условиях государственно-частного партнерства, но для этого, по мнению экспертов, понадобится увеличение федерального дорожного фонда.

Целевыми показателями, с учетом всех трех направлений, являются: сокращение общей протяженности аварийных и предаварийных мостов на автомобильных дорогах регионального и местного значения не менее чем на 60% от заявленного субъектами РФ при формировании программы, или 115 тыс. м; проведение профилактических мероприятий в отношении находящихся в неудовлетворительном состоянии искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального и местного значения; строительство 170 путепроводов, в том числе 49 — вошедших в Комплексный план.

Ожидаемый в настоящее время общий объем финансирования приоритетных мероприятий по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту соответствующих объектов на период 2020–2024 гг. составляет ориентировочно 507 млрд рублей.

ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

В течение 2020–2024 гг. решением Правительства будут постепенно повышаться акцизы от ГСМ, поступающие в территориальные дорожные фонды. При этом по нацпроекту «БКАД» из общей суммы в 1,6 трлн рублей, которая в ходе его реализации перейдет в регионы, 500 млрд рублей еще не распределены. Минтранс предлагает 112 млрд направить тем 22 регионам, у которых плановые показатели ниже средних в целом по стране, а оставшуюся сумму — на строительство новых и реконструкцию аварийных и предаварийных искусственных сооружений и железнодорожных путепроводов на региональных и муниципальных дорогах. До 1 сентября 2020 года, в соответствии с графиком подготовки бюджета Российской Федерации, намечено сформулировать и подать в Правительство предложения по внесению в закон о бюджете

нормативов распределения акцизов. До этого предстоит сформировать региональные бюджеты.

По мнению Росавтодора, целевые показатели программы должны достигаться нарастающим итогом, так как в силу различных негативных процессов, происходивших в дорожно-мостовом хозяйстве в последние годы, есть опасение, что отрасль не сможет освоить деньги и выполнить запланированные работы при ином принципе их финансирования. Поэтому на 2020 год запланированы в основном организационные мероприятия — в частности, нужно будет вносить коррективы в нацпроект «БКАД» — и только с 2021 года планируется начать строительные и ремонтные работы.

По мнению министра транспорта РФ Евгения Дитриха, необходимо объединить усилия в поиске бюджетных ресурсов для реализации мостовой программы, при этом Минтранс рассчитывает на поддержку Совета Федерации.

О ЧЕМ ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ

Росавтодором планируется также создание электронной базы данных по состоянию искусственных сооружений на дорогах регионального или межмуниципального и местного значения, по аналогии с федеральной. Для ее формирования субъектам РФ предстоит в течение первой половины 2020 года еще раз пересмотреть свои данные по аварийным и предаварийным объектам. «По итогам будет понятно, где достаточно лишь поменять асфальт, а где нужна полная реконструкция. Не исключаю, что цифра 3,9 тыс. после обследования изменится», —

считает генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин. Правда, он не комментирует, в большую или меньшую сторону.

Кстати, некоторые эксперты считают, что муниципалитетам давать деньги на ремонт мостов не стоит, потому что там нет специалистов, которые смогут выполнить эти работы. В частности, основатель сообщества дорожных экспертов СоюздорНИИ Андрей Семянихин отмечает: «Даже если обеспечить муниципалитеты финансированием, качественно отремонтировать мосты они не смогут. Нужно передавать объекты на федеральный уровень».

Этому мнению, однако, противоречит пример Тульской области, где по инициативе губернатора Алексея Дюмина силами и средствами военно-инженерных войск Министерства обороны в рамках тактико-специальных учений проводится работа по восстановлению мостовых сооружений. За два года там введено в эксплуатацию уже 9 мостов. Все они находились в аварийном и предаварийном состоянии. Ранее эти низководные сооружения были построены в основном хозспособом, в весеннее половодье затапливались, что нарушало транспортное сообщение между районами области. Теперь жители получили новые переправы.

К сожалению, так происходит не везде. Симптоматично, что после недавнего обрушения моста в Оренбурге жители города стали писать в социальных сетях о новой фобии — боязни мостов и путепроводов. И, как известно, это далеко не единственный случай за последние годы, причем не обошлось без человеческих жертв.

«Общий размер бедствия мы прекрасно понимаем, — отметил вице-премьер Максим Акимов. — Предстоит провести большую дискуссию по источнику финансирования».



НАШ ДЕВИЗ – КАЧЕСТВО И ПРОФЕССИОНАЛИЗМ!



Мостовой переход через р. Амур в г. Благовещенск



ОБСЛЕДОВАНИЕ И ИСПЫТАНИЯ

**РАЗРАБОТКА НОРМАТИВНОЙ
ДОКУМЕНТАЦИИ**

МОНИТОРИНГ

РАСЧЕТЫ

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ
СОПРОВОЖДЕНИЕ**

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

г. Москва, Чермянский проезд, д. 7, офис 3512
Тел. +7 (499) 476-79-72

nic-mosty@mail.ru
www.nic-mosty.ru

В реализации первого этапа национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», безусловно, уделялось внимание приведению в нормативное состояние искусственных сооружений, но общероссийский акцент на них сделан на перспективу. Теперь, с утверждением плана по включению в состав БКАД пятого федерального проекта «Мосты и путепроводы», решаются вопросы не только соответствующего финансирования, но и наличия отечественных производственных мощностей для решения поставленных масштабных задач. Про один из сегментов мостостроения, пусть и обладающий сравнительно скромной капиталоемкостью, можно уверенно сказать: все необходимые возможности в России имеются, причем в Санкт-Петербурге есть предприятие, готовое по своей специализации взяться практически за любые объемы работ.

ИННОВАЦИИ В ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ ДЛЯ МОСТОВЫХ КОНСТРУКЦИЙ

Группа компаний «Стройкомплекс-5» занимается разработкой и производством опорных частей, деформационных швов, сейсмозащитных устройств. Примечательно, что продукция изготавливается не только по принципиально новым технологиям, но и полностью из отечественных материалов и комплектующих, а конструктивные решения разрабатываются с учетом требований Евронорм. Генеральный директор ГК «Стройкомплекс-5» **Станислав Шульман** готов в мельчайших деталях обосновать позитивные особенности своих конструкций, а суть основных достижений предприятия попробуем представить в публикуемом интервью.



— **Станислав Александрович, для начала, пожалуйста, напомните коротко историю и миссию своего предприятия.**

— Фирма «Стройкомплекс-5» существует с 1991 года. Мы начинали с проектирования, а с 1995 года стабильно занимаемся своим сегодняшним делом — разработкой конструкций и организацией производства опорных частей, деформационных швов, сейсмозащитных устройств, карточек скольжения для надвигки мостов и перемещения грузов, других сложных и ответственных изделий подобного профиля.

Отцы-основатели предприятия — это проектировщики, а также научные работники из ЛИИЖТа, которых дорожникам и мостовикам дополнительно представлять не надо, а также сотрудники Физико-технического института им. А.Ф. Иоффе РАН и НИИ «Химволокно».

Основной акцент, конечно, делаем на мостостроение. Но это не значит, что наша продукция не применяется в других отраслях. Опорные части, как известно, используются в различных сооружениях гражданского строительства. В Петербурге два самых свежих примера применения наших опорных частей – устройство раздвижной крыши стадиона «Зенит», который теперь именуется «Газпром-Арена», и «Лахта-центр», так называемая башня Газпрома, где на них держится входная арка. Согласитесь, это грандиозные сооружения.

Наши изделия использованы на сотнях объектов от Кавказа до Кольского полуострова, от Прибалтики до Дальнего Востока. За 25 лет мы участвовали практически во всех крупных инфраструктурных проектах в стране. Так, при подготовке транспортной инфраструктуры к проведению Олимпиады в Сочи «Стройкомплекс-5» поставил на несколько объектов свыше сотни сейсмозащитных устройств, опорных частей и деформационных швов. Перед Чемпионатом мира по футболу мы изготовили опорные части для трех стадионов – в Петербурге, Волгограде и Нижнем Новгороде, – а также для подъездов к аэропорту в Ростове.

Одним из первых проектов, в которых мы приняли участие, стала Московская кольцевая автодорога с мостами через Москва-реку, канал им. Москвы и еще ряд объектов. Для Третьего транспортного кольца Москвы также сделали очень много. Работали и для КАД Санкт-Петербурга. В Северной Столице особо надо отметить КЗС, где на водопропускных и судопропускных сооружениях стоит свыше тысячи наших опорных частей.

– Есть ли у вас какие-либо принципиальные отличия от конкурентов, чья продукция сейчас присутствует на российском рынке?

– Мы отличаемся тем, что сами разрабатываем конструкции и сами обеспечиваем их изготовление, вплоть до отгрузки, то есть выполняем полный комплекс работ, включая контроль качества.

Второй принципиальный момент – да, в этом сегменте мостостроения первооткрывателями были наши западные коллеги и сегодняшние конкуренты, но мы никогда не копировали напрямую и не перепродавали их решения. Все делаем сами. Мы придумали такие элементы и детали, которые позволили нам получить около двух десятков патентов на изобретения и полезные модели. Все наши изделия запатентованы.

– Известно, что вы сейчас предлагаете инновационные решения по деформационным швам. Можно подробнее?

– Наши деформационные швы существенно отличаются от тех, которые предлагают западные производители. И я смею думать, что в лучшую сторону – ведь именно с такой целью и разрабатываются инновации. Соответственно, здесь импортозамещение – это мы.

Осмелюсь также критически высказаться насчет такого, якобы эффективного, новшества западных коллег, как малолумные конструкции. На мой взгляд, в некотором смысле нас вводят в заблуждение.

У металла есть конкретный модуль упругости, а у асфальтобетона – модуль деформации, который, грубо говоря, в тысячу раз меньше. И, естественно, когда колесо имеет контакт с маложестким элементом и пересекает более жесткий, возникает дискомфорт в движении. Негативно влияет на деформационные швы и колея в асфальтобетоне.

Я в данном случае говорю: «Учите физику». Борьба с колеей на мостах вообще – это отдельная тема, но для деформационных швов есть действенный способ – так называемое устройство переходных зон. Они выполняются из полимербетона, у которого модуль упругости меньше, чем у металла, но износостойкость принципиально выше, чем у асфальта. Колея в нем не образуется, то есть мы получаем стабильный элемент дороги, к тому же в целом снижающий ударное воздействие на конструкцию моста.



СПРАВКА

В ГК «Стройкомплекс-5» входят:

- ООО «СК Стройкомплекс-5» — инженеринговая фирма, обеспечивающая разработку конструкторской документации, организацию научно-исследовательского сопровождения, патентной защиты, маркетинговых исследований. Кроме того, сотрудники фирмы выполняют работы по нанесению на поверхности изделий специальных покрытий (в частности антифрикционных или фрикционных с регулируемым коэффициентом трения);
- ООО «Стройкомплекс-Экспорт» — фирма, обеспечивающая выполнение экспортных заказов и других импортно-экспортных операций.

С этим согласны все, кроме некоторых эксплуатационников. Их аргументы заключаются в том, что асфальт положить и переложить легко, а предлагаемая нами технология ощутимо сложнее. Надо укладывать бетон, причем специальный, потом к нему прикатывать асфальт, и все это требует квалифицированных кадров. Я говорю: «Но ведь этот бетон вы будете укладывать не каждые два года, как асфальт, а раз в десять лет — при том, что металлические и резиновые элементы служат еще дольше».

Так вот, почему я категорически возражаю против малозумных деформационных швов, которые сейчас предлагают в двух вариантах. Первый — волнообразные в плане. Якобы они снижают шум от колес. Но конкретно у нас в Петербурге на Западном скоростном диаметре такое решение, на мой взгляд, показало себя даже хуже, чем простые прямолинейные швы. Ведь достаточно уплотнить асфальт из-за «волн» в конструкции практически невозможно.

Второй вариант — поверх деформационного шва укладывается так называемая гребенка. Да, закрывается зазор и, возможно, немного уменьшится шум при движении транспорта. Но не следует забывать о том, что при существующих решениях деформационный шов

с гребенкой очистить практически невозможно, то есть он быстро становится непригодным. В итоге получается увеличение эксплуатационной стоимости в два-три раза без каких-либо принципиально важных положительных эффектов. Мы, однако, уже придумали новое решение для гребенчатых деформационных швов, которые будут герметичными, но оно пока не запущено в производство.

Я бы еще отметил также одну нашу разработку, которая уже внедрена. Традиционно ремонт деформационного шва осуществляется таким способом: разбивается бетон, ставится новая конструкция с петлевыми анкерами, бетонируется, а потом асфальтируется. Мы предлагаем иное решение. Не надо демонтировать всю конструкцию — снимаем верхнюю металлическую часть, выравниваем поверхность бетона, ставим новую, берем дрель с алмазной коронкой и устанавливаем химические анкера. Выровняли, закрепили — и все готово. Идея позитивна для любых ремонтных работ, потому что конструкция разбирается минимально. Опыта эксплуатации таких решений уже достаточно, и замечаний никогда не было. Подчеркну — кроме нас, пока этого никто не делает.

По опорным частям тоже можно сказать, что мы имеем целый ряд новых эффективных решений практически на все случаи жизни. Вот, например, мостовики продолжают использовать устаревшую конструкцию катковых и секторных опорных частей, которая является металлоемкой, дорогой и главное — эксплуатационно неэффективной, потому что не обеспечивает поперечных поворотов опорного узла. Мы же для устранения проблемы предлагаем шаровую опорную часть с переходной тумбой для компенсации высоты. Все проработано, и опыт изготовления уже очень большой. Такие конструк-



ции функционируют в разных регионах, в разных климатических условиях. Сейчас, например, выполняем такой заказ для Якутии.

– Участие в знаковых проектах общероссийского уровня – это уже доказательство конкурентоспособности. Однако распространено мнение, что инновации у нас в строительстве продвигать тяжело. Что вам помогает в таком непростом деле? Какую роль при этом играет ценовая политика?

– Нашими основными конкурентами являются западные фирмы. Следовательно, у нас уровень цен должен быть ниже. В России, однако, появились фирмы, которые демпингуют. Это основано на упрощении конструкции с нарушением эксплуатационных качеств и использовании дешевых низкокачественных комплектующих, например китайского производства. Мы же на такое пойти не можем, потому что ценим свою репутацию и стремимся обеспечивать все обещанные потребительские свойства наших изделий.

Вместе с тем могу привести интересный пример, как мы выиграли у немецкой компании конкурс по стадиону «Зенит». Там передвижная крыша устроена на наших опорных частях. Мы сделали их специально для конкретных условий, а немцы пошли простым путем – попытались приладить на этом объекте то, что изготавливали десятилетиями. Но в результате наша цена, несмотря на дополнительные разработки, оказалась в два раза ниже.

Мы в своей практике для каждого случая находили оптимальное решение, потому что разрабатываем конструкции сами. Наш девиз – «Инновации. Разработка и реализация», и мы ему неуклонно следуем почти 30 лет.

Вот, например, обычная опорная часть – это всего лишь три основных элемента: плита скольжения, шаровой сегмент и основание. Все остальные дополнительные элементы могут служить только для улучшения и рационализации конструкции. Еще пример: опорные части всегда ставятся строго горизонтально. Но для «башни Газпрома», когда появилась нестандартная задача, мы придумали, как поставить опорную часть под наклоном, чтобы она была надежной и нормально функционировала. И сделали это!

– Можно сказать, что у вас есть отечественные решения практически на все случаи жизни – а если нет, то вы готовы их разрабатывать?

– Да, мы можем предложить решения для любых искусственных сооружений, включая и капремонт, и реконструкцию, и строитель-

ство, начиная от стандартных надземных пешеходных переходов и заканчивая уникальными внеклассными мостами. Я уверен, что по своей специализации «Стройкомплекс-5» все обеспечит.

Например, наши опорные части предназначены под нагрузки от 25 т до 2 тыс. т. Надо 3 тыс. – сделаем. В рамках существующей строительной практики для нас ограничений здесь нет. По деформационным швам – аналогично. Перемещение можно обеспечить от 20 мм практически до любого требуемого показателя. Например, несколько раз мы уже делали на 240 мм. Если надо 720 – хотя этого от нас пока не требовалось, – то и на этот вариант уже есть все конструктивные проработки.

– А если немного пофантазировать и представить ситуацию, что вам предложили «закрыть» по своему направлению все потребности БКАД и вообще федеральной программы по мостам до 2035 года, – готовы ли вы к такому повороту событий?

– Мы находимся в состоянии, образно говоря, постоянной боевой готовности. Опять же, нашей практикой доказано, что существуют отечественные решения, которые не хуже, а в чем-то даже лучше любых импортных. При этом наши возможности объективно позволяют осилить очень большие объемы производства.

– На какой материально-технической базе это основано?

– Что касается собственных разработок, то у нас есть не только научно-технический кадровый потенциал, но и своя химическая лаборатория со всем необходимым оборудованием, включая станки и прессы. Этим направлением мы принципиально занимаемся сами. А вот массовое производство других деталей и механическую обработку отдаем на субподряд одному из пяти-шести петербургских предприятий, сотрудничество с которыми давно отлажено. Все это происходит под нашим операционным и приемочным контролем, с проверкой всех применяемых материалов и реальной помощью при изготовлении продукции.

Когда велась подготовка к сочинской Олимпиаде, в 2010–2012 гг. на нас работали шесть заводов. Они делали и сейсмозащитные устройства, и деформационные швы, и более мелкие изделия. Со своей стороны мы полностью обеспечили объекты Олимпиады, при этом не подведя заказчиков и по срокам, и по качеству. То есть наши возможности практически безграничны на уровне крупнейших инфраструктурных проектов, которые когда-либо реализовывались в России. ■

Летом 2019 года на базе ФАУ «РосдорНИИ» открылся Общеотраслевой центр компетенций (ОЦК) по новым материалам и технологиям для строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог, который призван контролировать работу по масштабному реформированию отрасли с целью достижения основных показателей нацпроекта «БКАД». Первые результаты работы этой инновационной научно-методической структуры были представлены в ходе Международного форума «Транспорт России» в Москве в конце ноября. В частности, речь шла о формировании Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, доля которых в контрактах по БКАД должна возрасти с 10% в 2019 году до 80% к завершению реализации нацпроекта.

РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА — НА НАУЧНУЮ ОСНОВУ



РЕЕСТР НОВЫХ И ЛУЧШИХ РЕШЕНИЙ

Не секрет, что на российском рынке транспортно-дорожных услуг сложилась такая ситуация, что новые технологии если и внедряются, то почти исключительно по инициативе подрядных организаций. Казалось бы, логичнее было бы наоборот — чтобы инициативу проявляли государственные заказчики, ведь именно они заинтересованы в эффективном расходовании бюджетных средств и выполнении работ с наивысшим качеством. Но факт остается фактом. Так уж устроено наше законодательство. При этом, помимо отсутствия нормативно-правовых актов, позволя-



ющих внедрять ту или иную технологию, специалисты ОЦК выделяют и вторую причину – недостаточную информированность заказчиков. В то же время использование новых технологий – один из целевых показателей нацпроекта «БКАД».

Деятельность ОЦК направлена на решение этих проблем. В частности, в настоящее время ведется формирование Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. Порядок его формирования утвержден протоколом заседания проектного комитета по нацпроекту «БКАД». Эта работа и последующее ведение реестра возложены на ФАУ «РосдорНИИ». Как система он будет запущен

уже с 2020 года, а сейчас субъекты РФ используют его макет-прототип.

Предполагается, что наличие реестра позволит регионам внедрять и использовать практически любую технологию, признанную эффективной. Их работа будет основана на взаимодействии с ОЦК, в задачи которого входит оказание методической, консультационной поддержки, информационного сопровождения, проведение семинаров, аудит качества, мониторинг результатов. То есть сопровождение проектов будет обеспечено фактически на всех этапах внедрения инноваций.

ФАУ «РосдорНИИ» сообщил, что уже подписаны рамочные соглашения о взаимодействии более чем с 50 субъектами Федерации. Примерный перечень технологий уже опубликован и содержит ссылки на нормативные акты, объединенные в тематические разделы: технологии увеличения пропускной способности и оптимизации уровня загрузки автомобильных дорог; технологии увеличения сроков службы дорожных одежд и покрытий автомобильных дорог; технологии увеличения сроков службы искусственных сооружений на автомобильных дорогах; технологии обеспечения экологической безопасности и безопасности дорожного движения; технологии обеспечения заданного уровня эксплуатационного содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений на них; дорожно-строительные и дорожно-эксплуатационные материалы и изделия, технологии их применения. Приводимый список не является исчерпывающим.

Реестр задуман как база данных с веб-интерфейсом, в которую собираются самые эффективные инновации и технологии. Каждая из них предварительно проходит строгий отбор, который осуществляется Экспертным советом ОЦК. Сейчас формируется перечень материалов и технологий на 2020 год. В нем уже сегодня более 280 позиций.

ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ И РЕСУРСЫ

Одним из целевых показателей нацпроекта «БКАД», как известно, также является повышение степени использования контрактов жизненного цикла (КЖЦ). В частности, в 2019 году их доля от общего числа новых госконтрактов в 2019 году планировалось повысить до 10%, а в 2024 году – до 70%. В ОЦК разработали методические рекомендации, позволяющие регионам

заключать КЖЦ без внесения изменений в нормативно-правовые акты. Такие контракты предусматривают объединение в единый документ различных видов дорожных работ и заключаются на срок от трех лет. В 2019 году КЖЦ активно подписывались, и на сегодняшний день их доля оценивается вплоть до 45%. То есть целевой показатель 2019 года превышен в разы.

Первым субъектом РФ, заключившим трехлетние контракты на выполнение дорожных работ, стала Новгородская область. «Они позволяют нам, как заказчикам, иметь долгосрочную картину работ и знать исполнителей, которые в течение заданного срока будут трудиться на территории региона, — отмечает губернатор Новгородской области Андрей Никитин. — Со своей стороны, подрядные организации, понимая объемы работ, заранее беспокоятся о технической оснащенности и необходимых материалах, о подготовке и переподготовке кадров. Население же видит, что дороги строятся достойно и выдерживают гарантийные сроки».

Для помощи регионам в ОЦК создают систему мониторинга ресурсного обеспечения. Она представляет собой сбор и анализ данных об объемах потребляемых строительных ресурсов, мониторинг цен на стройматериалы для разработки изменения сметной стоимости. Информация наносится на интерактивную карту ресурсного обеспечения дорожного хозяйства регионов. Предполагается, что это позволит определять оптимальные транспортно-логистические маршруты, снижать затраты субъектов РФ при закупках. Так, например, в 2019 году были выявлены профицитные и дефицитные по тому или иному виду ресурсов регионы и определены перспективные локации размещения битумных терминалов.

КВАЛИФИКАЦИЯ КАДРОВ

Анализ реализации национального проекта одной из причин отставания ряда субъектов Федерации выявил недостаточную квалификацию работников отрасли. Это наблюдается практически на всех уровнях, в том числе и в службах заказчиков. Создание системы повышения квалификации — также одна из задач ОЦК, который решает ее совместно с профильными высшими учебными заведениями. Программы формируются на основе позиций Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения.

В ноябре стартовал первый, вводный курс «Национальный проект «БКАД». Он бесплатный и направлен на представителей служб заказчика регионального и местного уровня, сотрудников органов управления дорожным хозяйством субъектов РФ и муниципальных образований, руководителей и специалистов дорожно-строительных организаций, инженеров и менеджеров, работающих в отрасли. Обучение проводится с помощью видеолекций, опорных конспектов, моделирования работы в автоматизированных системах.

Кроме того, в начале декабря сотрудники ФАУ «РосдорНИИ» провели семинар «Применение технологий, входящих в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения». Участниками стали представители профильных органов власти и подрядных организаций дорожной отрасли из Хабаровского, Приморского, Камчатского, Забайкальского краев, Амурской и Магаданской областей, Республики Саха (Якутии). Одна из целей таких мероприятий — разрушить существующие мифы о чрезмерной сложности внедрения инноваций. Например, специалисты РосдорНИИ считают, что все АБЗ в регионах фактически готовы к использованию новых технологий по системе объемного проектирования асфальтобетонных смесей. Кстати, именно работе с такими методами был посвящен семинар в Казани. А в Курске проводили обучение по внедрению технологий повышения качества при укладке смесей.

В последующем будут реализованы программы более узкой направленности, сформированные на основе позиций, которые войдут в реестр. ■



СОГЛАСОВАНО
К ПРИМЕНЕНИЮ
ВО ВСЕХ
КЛИМАТИЧЕСКИХ
ЗОНАХ РФ



Селена

Инновационные технологии
и добавки для дорог

ул. Садовая, 2/2, г. Шебекино,
Белгородская обл., Россия, 309290
+7 (47248) 2-34-63; 2-21-29

info@npfselena.ru
sales@npfselena.ru
npfselena.ru



**Адгезионные
добавки**
ДАД



**Модификаторы
ПБВ**
Вискодор, МБ



**Регенерация
асфальта**
Ревобит



**Добавки
для ЩМА**
Нанобит



**Гидрофобизаторы
мин.порошка**
Препарат-ГФ



**Тёплый
асфальт**
ДАД-ТА



**Пропитка
для дорог**
Силкоут



**Обработка
техники**
Антибит



**Эмульгаторы
битума**
Эмбит



**Холодный
асфальт**
Асфакол

С использованием материалов ТЕХНОНИКОЛЬ ежегодно строится более 1000 дорожных объектов как в России, так и за рубежом. Благодаря многоступенчатому контролю качества продукции на всех этапах производства, грамотной логистике и профессиональной слаженной работе, компания гибко и оперативно реагирует на изменения запросов рынка и общества. Применение технических решений, инжинирингового сервиса и продукции ТЕХНОНИКОЛЬ для строительства и ремонта транспортно-дорожных объектов обеспечивает их надежную, безопасную и комфортную эксплуатацию. На вопросы редакции о деятельности компании и ситуации на рынке стройматериалов согласился ответить руководитель ТН-Инжиниринг Корпорации ТЕХНОНИКОЛЬ Сергей Дубляженко.



ТН-ИНЖИНИРИНГ: КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К СТРОИТЕЛЬСТВУ БЕЗОПАСНЫХ И КАЧЕСТВЕННЫХ ДОРОГ



– Сергей Николаевич, в стране активно проводится работа по модернизации транспортно-дорожной сети. Расскажите о вашем участии в этом процессе.

– Да, сейчас век масштабного строительства, проектируется и реализуется много дорожных проектов, растет число государственных программ. Вместе с тем становятся более строгими требования к строительным решениям и непосредственно к материалам. Присутствие ТЕХНОНИКОЛЬ на этом рынке в качестве постоянного участника обусловлено в первую очередь наличием специализированного ассортимента продукции высо-

кого качества и комплексной технической поддержки, широкой географией наших заводов. За долгие годы профессиональной работы выстроен конструктивный технический диалог с партнерами и заказчиками. Наши решения и материалы применялись и применяются в рамках исполнения важнейших федеральных программ, на крупных строительных объектах по всей стране. В частности, это БКАД, расширение Байкало-Амурской магистрали, СПАД (М-11), обход Павловска и Лосева (М-4 «Дон»), трасса Владивосток – Находка – порт Восточный, ЦКАД в Подмоскowie, новые линии и станции метро, транспортно-пересадочные узлы в столице и ряд других.

– Как бы вы оценили результаты деятельности ТН-Инжиниринг, подводя итоги 2019 года?

– Объективно в реализации инфраструктурных проектов ТЕХНОНИКОЛЬ является постоянным и очень важным звеном сложной цепочки, помогая подрядчикам и проектировщикам выполнять большой объем работ. Качество материалов ТЕХНОНИКОЛЬ находится на стабильно высоком уровне. Потребители уже имеют положительный опыт взаимодействия, и на новых объектах используют наши продукты и инжиниринговый сервис для решения как типовых, так и сложных нестандартных задач.

Касательно наших производственных итогов, также можно отметить ряд достижений. Запросы рынка способствовали наращиванию наших технических компетенций, требовалась разработка новых материалов и систем и, как следствие, увеличились наши собственные производственные мощности. На основании всех этих факторов в структуре ТН-Инжиниринг произошли позитивные внутренние изменения. Открылись новые направления деятельности, усилилась команда, созданы новые строительные решения, на рынок выведены новые продукты. Сегодня ТН-Инжиниринг способен решать самые сложные сервисные задачи – это новая ступень технических, производственных, а также коммерческих компетенций.

– Расскажите подробнее о новых строительных материалах, которые вы представили на рынок?

– Во-первых, речь идет о направлении строительной химии. Это активно развивающееся продуктовое подразделение в компании ТЕХНОНИКОЛЬ. В полную силу работают наши R&D-центры, в штате которых – высококвалифицированные химики и инжене-





ры, запущено собственное производство. Сейчас в линейке строительной химии ТЕХНОНИКОЛЬ — лакокрасочные, антикоррозионные, гидроизоляционные, износостойкие покрытия, а также добавки в бетон.

За последние несколько лет мы вывели качество этой продукции на уровень мировых производителей. Продукты линейки строительной химии ТЕХНОНИКОЛЬ стали выгодным решением для внутренних потребителей, особенно в контексте программы импортозамещения. Таким образом, возрастающий спрос на рынке и интерес профессиональных строителей к нашей продукции можно оценить положительно.

Диктующий новые тренды и условия рынок направляет нас к модернизации хорошо известного ассортимента. Это касается мостовых битумно-полимерных гидроизоляционных мембран, полимерной изоляции XPS, ПБВ, дорожных герметиков. Обратная связь от потребителей помогает внедрять новые свойства, улучшать удобство работы с материалами. Отдельно нужно отметить работу с рецептурами полимерно-битумного вяжущего, которую проводим для его соответствия современным требованиям, в том числе мы можем производить продукт по стандарту Supergravel на восьми производственных площадках по всей России.

— Строительные технологии развиваются семимильными шагами, ассортимент материалов сейчас огромен. Но как правильно сориентироваться в этом многообразии, сделать выбор, оптимальный для конкретного объекта, и построить действительно долговечное сооружение?

— Важно все перечисленное грамотно связать. Мы отмечаем, что спрос на материалы замещается спросом на комплексные строительные решения. Здесь можно привести наглядный пример с механизмом часов — много деталей и элементов, которые должны быть четко просчитаны и состыкованы. В строительстве принцип тот же. Поэтому ТН-Инжиниринг предлагает готовые решения и системы, которые легко интегрируются в общий процесс проектирования и строительства объектов. Мы следим за всеми разработками, анализируем собственный опыт и практику зарубежных коллег, что поддерживает актуальность наших разработок. ТН-Инжиниринг — это высокопрофессиональный технический сервис на всех стадиях реализации проекта. Основу составляет именно комплексный подход — разработка готовых систем и узлов, подбор максимально совместимых материалов, оценка экономической целесообразности как на этапах проектирования и строительства, так и в дальнейшей эксплуатации. ■

СПРАВКА

Корпорация ТЕХНОНИКОЛЬ — ведущий международный производитель надежных и эффективных строительных материалов и систем. Компания предлагает рынку новейшие технологии, сочетающие в себе разработки собственных научных центров и передовой мировой опыт.

Производственная компания ТЕХНОНИКОЛЬ, возглавляемая Сергеем Колесниковым, — это 53 производственные площадки в 6 странах мира (Россия, Беларусь, Литва, Италия, Великобритания, Германия), 22 представительства в 18 странах мира, 19 учебных центров, 6 научных центров, укомплектованных высокотехнологичным оборудованием и квалифицированным персоналом, общий штат — более 6,4 тыс. специалистов. В центрах ведется регулярная разработка и внедрение новых продуктов и решений для строительной отрасли. Продукция компании поставляется в 95 государств. Штаб-квартиры ТЕХНОНИКОЛЬ располагаются в России, Польше, Италии, Китае и Индии.



А.В. СОРОКИН (АО «Энерготекс», г. Курчатov, Курская обл.);
 С.И. ДУБИНА (ОАО «Институт Гипростроймост», г. Москва);
 В.Г. НИКОЛЬСКИЙ, И.А. КРАСОТКИНА (Федеральный исследовательский центр химической физики им. Н. Н. Семенова Российской академии наук (ФИЦ ХФ РАН), г. Москва);
 В.А. КУДРЯВЦЕВ (ЗАО «Асфальт», г. Благовещенск);
 Н.И. ГОРЕЛОВ (ЗАО «Суджанское ДРСУ-2», г. Суджа, Курская обл.)

«ПОЛИЭПОР»: ИННОВАЦИЯ ДЛЯ ЭКОЛОГИИ И ДОРОГ

В целях совершенствования технологий устройства асфальтобетонных покрытий и повышения качества модифицированных асфальтобетонных смесей в 2015 году в АО «Энерготекс» на созданном промышленном производстве начат выпуск инновационных модификаторов асфальтобетонов серии «Полиэпор» для дорожной отрасли в объеме 3 тыс. т в год (рис. 1). Разработка нового продукта осуществлялась в сотрудничестве с учеными ФИЦ ХФ РАН.



Рис. 1. Производство модификаторов серии «Полиэпор» в АО «Энерготекс»

Сырьем при производстве модификаторов служит резиновая крошка, полученная из утилизированных автомобильных шин, относящихся к неразлагаемым техногенным отходам. Таким образом, решаются задачи двух национальных проектов: «Экология» и «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Благодаря многолетнему тесному сотрудничеству ученых ФИЦ ХФ РАН, конструкторов и машиностроителей АО «Энерготекс» дальнейшее развитие получил метод высокотемпературного сдвигового измельчения, предназначенный для переработки полимеров, полимерных композитов и их отходов: в производстве применены роторные диспергаторы нового поколения (Патент РФ №2612637).

Освоению производства предшествовали отработки рецептур модификаторов серии «Полиэпор», в ходе которых впервые было введено понятие «модельного» вяжущего. Его получают в условиях кратковременного взаимодействия модификатора с битумом (3 мин при температуре 160 °С и скорости вращения пропеллерной мешалки 600 об/мин). Комплексная оценка реологических свойств вяжущих в широком температурном интервале пластичности проводилась на реометре динамического сдвига (рис. 2) по методологии Supergravel, что позволяет прогнозировать эксплуатационные характеристики асфальтобетонов с «Полиэпором».

В настоящее время АО «Энерготекс» производит две марки модификаторов – «Полиэпор-Р» и «Полиэпор-РП». Они предназначены для обеспечения требуемых показателей сдвигоустойчивости,



усталостной долговечности и низкотемпературной трещиностойкости асфальтобетонных покрытий применительно к конкретным природно-климатическим условиям строительства (ремонта) участков автомобильных дорог.

Основой модификатора «Полиэпор-Р» является активный порошок дискретно-девулканизованной шинной резины, получаемый по методу ВСИ. Высокое качество порошка, изготавливаемого в роторных диспергаторах нового поколения, позволило полностью отказаться от применения в рецептуре «инициаторов гелеобразования», «сшивающих», «структурирующих» и иных добавок.

Испытания модификаторов «Полиэпор» в аккредитованных лабораториях дорожной отрасли показали, что их можно использовать для устройства асфальтобетонных покрытий в условиях «экстремальной» интенсивности движения с преобладанием тяжелых транспортных средств, увеличивая долговечность покрытий за счет препятствия образованию усталостных и низкотемпературных трещин и повышения сдвигоустойчивости.

В 2019 году, после предварительно проведенных лабораторных испытаний асфальтобетонных смесей и получения повышенных значений показателей физико-механических свойств отформованных образцов, в Курской области были осуществлены укладки опытных участков асфальтобетона типа Б с модификатором «Полиэпор-Р». Работы выполняло ЗАО «Суджанское ДРСУ №2» в соответствии с рекомендациями производителя по применению

модификатора в количестве 10÷12,5% от содержания битума в асфальтобетонной смеси.

В сентябре 2019 года при устройстве дорожной одежды мостового полотна международного объекта – перехода через р. Амур между г. Хэйхэ (КНР) и г. Благовещенск (РФ) – был впервые применен модификатор «Полиэпор-РП». Его изготовили методом ВСИ при соизмельчении резиновой крошки и бутадиенстирольного термоэластопласта. Весь комплекс работ был выполнен в тесном сотрудничестве специалистов заказчика (филиал компании с ограниченной ответственностью по развитию и строительству моста «Амур (Хайлуцзян)» в г. Благовещенске; гл. инженер Р.Н. Шабаев), проектировщика (ОАО «Институт Гипростроймост»; гл. инженер проекта А.С. Горюнов, зам. начальника дорожного отдела Р. М. Джафаров) и подрядчика (ЗАО «Асфальт»; гл. инженер



Рис. 2. Испытания вяжущих на реометре динамического сдвига (DSR) в лаборатории физико-химии высокодисперсных материалов ФИЦ ХФ РАН



Рис. 3. Устройство асфальтобетонного покрытия дорожной одежды на ортотропных плитах проезжей части индивидуального проектирования с применением модификатора «Полиэпор-РП» на мостовом переходе через р. Амур Хэйхэ (КНР) – Благовещенск (РФ)

В.А. Кудрявцев, зав. лабораторией Л.В. Штанько). Это позволило уложить качественное асфальтобетонное покрытие, предназначенное для работы в суровых условиях дальневосточного региона (рис. 3).

Следует также отметить, что стандарты организации на «Полиэпор», разработанные совместно АО «Энерготекс» и ФИЦ ХФ РАН в 2015 году, являются развитием ГОСТ Р 55419-2013 «Материал композиционный на основе активного резинового порошка, модифицирующий асфальтобетонные смеси. Технические требования и методы испытаний». В них впервые в отечественной практике было реализовано требование оценки качества модификатора с точки зрения прогноза эффективности его применения по методологии Superpave в соответствии с группой ГОСТ Р на вяжущие, принятой в 2019 году (взамен ПНСТ 2016 года).

АО «Энерготекс» совместно с ФИЦ ХФ РАН в соответствии с ОДМ 218.2.028-2012 «Методические рекомендации по технико-экономическому сравнению вариантов дорожных одежд» было

подготовлено технико-экономическое обоснование, которое показывает экономическую эффективность применения «Полиэпора» на стадии содержания дороги и ремонта и до ее модернизации или реконструкции, по сравнению с асфальтобетонами на немодифицированных битумах. Данное ТЭО может быть использовано в качестве базового, применительно к конкретным условиям, при подготовке проектной документации для нового строительства (реконструкции) и ремонта автомобильных дорог.

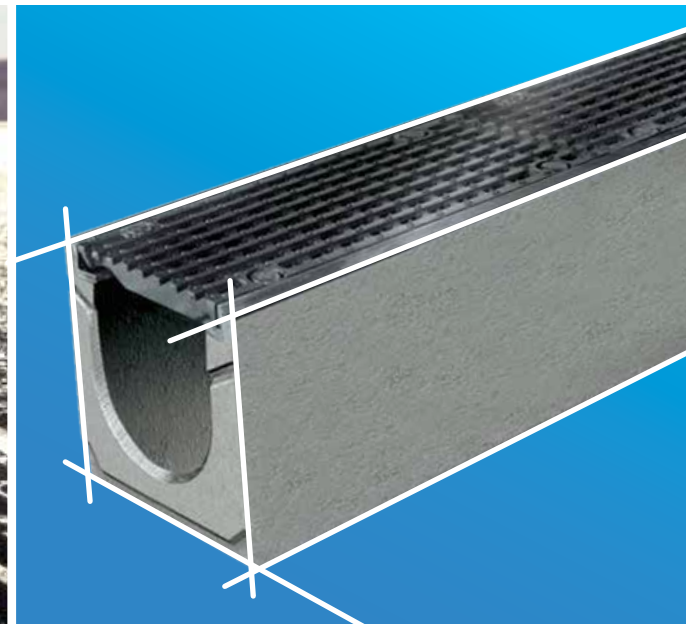
В настоящее время осуществляется мониторинг устроенных асфальтобетонных покрытий с применением различных марок модификатора «Полиэпор» в Курской и Амурской (Благовещенск) областях. С результатами мы будем знакомить читателей журнала.

В 2019 году АО «Энерготекс» и ФИЦ ХФ РАН отметили 15-летие сотрудничества и продолжают совместные работы по созданию инновационных порошковых материалов для различных отраслей. ■



Gidrolica

Производство систем водоотвода



Gidrolica - признанный лидер и крупнейший российский производитель систем поверхностного водоотвода. Осуществляем полный цикл разработки, проектирования и производства продукции.

СОПРОВОЖДЕНИЕ ПРОЕКТОВ

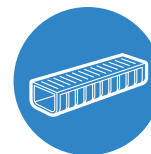
Ежегодно подготавливаем более 400 проектов систем поверхностного водоотвода с соблюдением всех требований нормативной документации

Сфера деятельности специалистов проектного отдела:

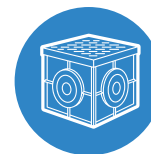
- Консультирование и техническая поддержка
- Концептуальная проработка
- Выполнение предпроектных решений различного масштаба и сложности
- Составление рекомендаций по установке и эксплуатации

Направляйте проекты
для совместного решения задач
на project@gidrolica.ru

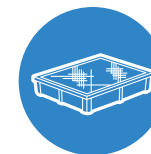
+7 (495) 221-60-66



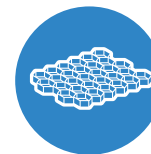
Системы
линейного
водоотвода



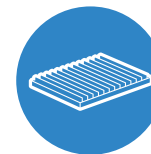
Системы точечного
водоотвода
и дренажа



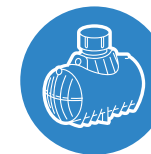
Придверные
системы
грязезащиты



Материалы
укрепления и
защиты грунта



Решетчатый
настил



Очистные
сооружения

ПОЗНАКОМЬТЕСЬ С ПОЛНЫМ АССОРТИМЕНТОМ
ПРОДУКЦИИ НА НАШЕМ САЙТЕ

www.gidrolica.ru

ООО «Холдинговая компания «Пигмент» — предприятие, имеющее за своими плечами историю в 180 лет. Основной специализацией компании является разработка и выпуск жидких и порошковых лакокрасочных материалов широкого спектра применения. Для дорожного строительства предприятие разработало и успешно реализует ЛКМ по нескольким направлениям.

ХК «ПИГМЕНТ» — ЛИДЕР ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ ЛКМ



ДЛЯ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ

В части новых лакокрасочных материалов для дорожной разметки ХК «Пигмент» совместно с институтом «НИПРОИНС» разработала и выпустила в 2019 году специальную краску в соответствии с ГОСТ 32830 2014. «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы для дорожной разметки. Технические требования».

Для работников дорожных служб учтены такие важные показатели, как укрывистость, технологичность нанесения и время высыхания. Краска производства ХК «Пигмент» обладает плотностью 1,6 г/см³, что, во-первых, соответствует ГОСТу, а во-вторых, гарантирует превосходную укрывистость и оптимальный расход. Это позволяет сэкономить очень значительные средства, а короткое время высыхания — выполнить работы в более сжатые сроки.

Для участников дорожного движения важными показателями являются износостойчивость и сохранение светоотражаемости. Для повышения коэффициента яркости в краску возможно добавление стеклошариков. Это позволяет получать эффект отражения при попадании света на разметку, делая ее тем самым более заметной. Рецептуры компании «Пигмент» разработаны с учетом этих свойств. Продукт обладает повышенной механической прочностью и высокой износостойчивостью.

Важно также учитывать сопротивляемость материала к атмосферным воздействиям. Краска может выдерживать температурные перепады от -45 до +60 °С и обладает отличной адгезией к дорожному полотну, что увеличивает срок эксплуатации разметки.

ДЛЯ ЗАЩИТЫ МОСТОВЫХ БЕТОННЫХ КОНСТРУКЦИЙ

Как известно, на мостовых сооружениях незащищенная поверхность бетона довольно быстро разрушается, что приводит к коррозии арматуры. Традиционной защитой является гидроизоляция и окраска специальными лакокрасочными материалами.

ХК «Пигмент» и институт «НИПРОИНС» разработали и запустили в серийное производство покрытие по бетону ВЭП 012, обладающее защитно-декоративными свойствами. Материал сочетает в себе качество гидроизоляции с эстетичностью ее внешнего вида, является механически стойким, недорогим по цене и, что принципиально важно, легко наносимым.

ВЭП 012 разрабатывался для защиты бетонных гидротехнических конструкций (пирсов) в портах, где к нему предъявлялись очень высокие требования по устойчивости к воздействию морской воды и ветро-волновых нагрузок.

На сегодня ВЭП 012 входит в систему окраски бетонных сооружений как в качестве моносистемы, наносимой в два слоя по специальной технологии, так и в качестве первого (грунтовочного) слоя в многослойных эпокси-полиуретановых системах для долгосрочной противокоррозионной защиты бетона, эксплуатирующегося в агрессивных средах.

ДЛЯ ЗАЩИТЫ МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ

Традиционно металлические конструкции мостов, надземных пешеходных переходов, ограждений, лестничных сходов и т. п. окрашиваются системой антикоррозийных покрытий. Однако на практике наблюдается большое количество объектов, на которых такая защита не продержалась и года. Основная причина в том, что материалы не соответствуют заявленным свойствам.

Профессиональный производитель всегда предлагает заказчику решение по покрытиям того или иного вида поверхности, производит расчет, консультирует и рекомендует, что и как лучше использовать под конкретные задачи, сопровождая все это необходимой документацией (сертификаты, паспорта, заключения аккредитованных ведомств по продукции).

Сотрудничая с ООО «Холдинговая компания «Пигмент», вы получаете индивидуальный подход к решению поставленной задачи в части:

- технической поддержки;
- выезда на объект специалиста от разработчика и производителя материала;
- осмотра и рекомендаций по подготовке поверхности;
- выбора схемы защиты и рекомендаций по нанесению.

Например, окраска металлоконструкций в комплексе с пескоструйной обработкой металла увеличивает срок службы изделия на 10–15 лет. Следовательно, это помогает сэкономить средства.

В части противокоррозионной защиты специально разработана система для металлоконструкций мостовых сооружений, состоящая из эпоксидной грунт-эмали ЭП 644 и акрилуретанового покрытия «Акропласт», которая удачно прошла все необходимые испытания и уже применяется в Уральском и Южном федеральных округах.

Принимая во внимание, что эта система составила достойную конкуренцию импортным материалам, необходимо отметить, что при соответствии всем требованиям и нормам, данные материалы доказали свою значительную финансовую выгоду для заказчика.

ДРУГИЕ НОВИНКИ

Для защиты бетонных опор мостовых сооружений компания разработала уникальный материал, не имеющий аналогов. Это эмаль для подводного нанесения «Субкор». Данный продукт уникален тем, что может наноситься прямо в воде. Он обладает высокой стойкостью даже в агрессивной морской среде и уже был применен на морских объектах в Калининградской и Ленинградской областях.

В 2019 году компания разработала и выпустила на рынок еще два новых продукта, которые востребованы в дорожной отрасли.

Один из них — наливной пол БЭП 205. Он был разработан в тандеме с заказчиком и впервые применен именно в дорожном хозяйстве, а точнее в помещении, где стоит оборудование и требуется ровный пол с высокой износостойкостью. Из-за большой площади объекта использование импортных материалов оказалось крайне дорогим. В сжатые сроки, в соответствии с техническим заданием заказчика, ХК «Пигмент» был разработан отечественный аналог, который по результатам испытаний показал нужные свойства.

Второе направление, которое появилось также во многом благодаря сотрудничеству с дорожными службами, — это эпоксидные материалы без содержания растворителей, с высоким сухим остатком, предназначенные для защиты внутренних поверхностей различных резервуаров и цистерн от воздействия агрессивных жидкостей. Как известно, автодорожная техника часто выполняет функции по перевозке и доставке различных ГСМ, материалов для обслуживания мостовых сооружений и дорожного полотна.

Здесь, как и в других случаях, ХК «Пигмент» плотно взаимодействует со службами заказчика, чтобы понять задачу и предложить решение, которое позволит построить долговременные и взаимовыгодные партнерские отношения.

Достигать высоких качественных показателей помогает серьезная научная база входящего в состав холдинга института «НИПРО-ИНС», который показывает свою эффективность со времени основания компании. ■

По статистике, каждая пятая авария в России происходит из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог. В приведении их к нормативным параметрам и в обеспечении безопасности движения, как известно, незаменимую роль играет применение современных долговечных материалов при устройстве или ремонте дорожного покрытия. В Омской области задачу выпуска высококачественных асфальтобетонных смесей решает ООО «СФ «Континент». Инновационная технология производства с применением итальянской асфальтосмесительной установки оказалась востребована в реализации сначала приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», а теперь и национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».



СТРОИТЕЛЬНАЯ ФИРМА «КОНТИНЕНТ»: НАДЕЖНЫЙ АСФАЛЬТОБЕТОН ДЛЯ СИБИРИ



Фирма «Континент», созданная в 2006 году, на сегодняшний день способна реализовать полный производственный цикл в области дорожного строительства, от начального освоения площадок до сдачи объектов в эксплуатацию. Компания имеет огромный опыт выполнения комплексных работ по благоустройству, капитальному строительству, ремонту дорожного полотна и реконструкции парковых зон.

Стратегия предприятия сориентирована, прежде всего, на неукоснительное выполнение обязательств перед партнерами. Именно такой подход обеспечивает устойчивое развитие, позволяя непрерывно наращивать объемы дорожного строительства и укреплять репутацию ответственной и надежной компании.

ООО «СФ «Континент» стало ежегодным участником и приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», и его продолжения в расширенном виде — национального проекта «Безопасные и каче-

ственные автомобильные дороги». ООО «СФ «Континент» обладает современной и мощной материально-технической базой. В частности, это итальянская асфальтосмесительная установка производительностью 160 т/ч, бетонный завод производительностью 110 м³/ч, линии по производству тротуарной плитки, керамзитоблоков и других изделий методом вибропрессования. Собственный автотранспортный парк составляет более 120 единиц современной техники. Кроме того, предприятие имеет сертифицированную лабораторию, которая производит входной контроль поступающих материалов, операционный контроль выпускаемой продукции, а также осуществляет лабораторное сопровождение строительных объектов в соответствии с требованиями нормативной документации.

Качественным прорывом в деятельности компании стала реализация проекта по созданию своего асфальтобетонного завода с учетом последних достижений науки и техники. С этой целью в феврале 2013 года была приобретена инновационная асфальтосмесительная установка Marini типа e.Tower 2000 итальянского производства. ООО «СФ «Континент» является единственным обладателем подобного оборудования во всем Сибирском федеральном округе.

Задачи проекта:

- обеспечение дорожных предприятий Омской области качественным сырьем;
- снижение себестоимости производимой продукции;
- бережливое производство, основанное на неуклонном стремлении уменьшить время производственного цикла;
- высокотехнологичная методика точной настройки бизнес-процессов, применяемая с целью минимизации вероятности возникновения дефектов в процессе деятельности;
- высокая скорость, точность и безопасность производства работ;
- использование последних европейских технологий позволяет обеспечить экологически чистый производственный процесс;
- увеличение срока службы дорожного полотна.

Асфальтосмесительная установка Marini типа e. Tower 2000 позволяет выпускать комплексные смеси высокого уровня качества, отвечающие требованиям и условиям рабочих площадок. Богатый выбор конфигураций из стандартных модулей означает, что может быть выполнена практически любая производственная задача. По требованию заказчика специалисты «Континента» к тому же способны разработать более сложные компоновки, чем применяемые стандартно. Испытанная конструкция оборудования, надеж-



ное непрерывное дозирование битума и точное распределение по фракциям гарантирует высокое качество асфальта. Компьютерное управление и системы контроля позволяют анализировать производственные параметры.

Следует уточнить, что возможно производство смесей по всем современным формулам: теплый асфальт, асфальт со вспененным битумом, цветной асфальт, асфальт с использованием модифицированного битума и различных добавок. Итальянская технология совместно с последними достижениями науки и техники также позволяет выпускать не только качественный, но и экологически чистый продукт. Это должно благоприятно сказаться на дорожной отрасли Сибирского федерального округа.

Конечные цели — повышение срока службы надежного дорожного полотна, то есть — безопасные и качественные автомобильные дороги России. ■

Основными целями национального проекта «БКАД», как известно, являются улучшение качества региональных дорог и снижение аварийности. Одним из активных участников реализации нацпроекта в рамках своих профессиональных компетенций стала ГК «АМИРА», предлагая и внедряя свои технологические новации в разных городах России. Компания производит опоры и мачты освещения, светильники и прожекторы, эксклюзивные осветительные комплексы, опоры освещения с интегрированной зарядной станцией для электромобилей и электробусов, опоры контактной сети.

СВЕТОТЕХНИЧЕСКИЕ НОВАЦИИ ДЛЯ БКАД



Уличное освещение является незаменимым в городах не только с точки зрения его функциональных аспектов обеспечения безопасности движения, но и с точки зрения дополнительной ценности, которая заключается в повышении комфортности городской среды и общего качества жизни. Однако не следует забывать, что светотехнические решения должны быть профессиональными. Так, чрезмерное и неподходящее освещение не только расходует дополнительную электроэнергию, но и может приводить к ряду негативных воздействий на окружающую среду.

Есть три основных элемента так называемого светового загрязнения: «небесное свечение», «легкая вспышка» и «ослепление».

«Небесное свечение» — термин, характеризующий прояснение ночного неба над городом, которое возникает в результате отражения рассеянного света на составляющие атмосферы: молекулы газа, аэрозоли и твердые частицы.

«Легкая вспышка» — это распространенное явление в черте города, вызываемое осветительными приборами, установленными на зданиях или в пространствах, требующих освещения.

«Ослепление» — другой тип светового вторжения — визуальное ощущение, вызывающее чувство дискомфорта, когда снижается способность распознавать объекты или появляется раздражение глаз.

Еще один термин, часто используемый при разговоре о световом загрязнении, — это «беспорядочный свет». Подразумевается пространство с большим количеством рассеянных светильников, которые могут быть неэффективными и освещать чрезмерно. Чаще это происходит в результате установки множества различных и плохо скоординированных источников света, оказывающих хаотичное воздействие.

Наиболее очевидными негативными последствиями светового загрязнения является снижение видимости звездного ночного неба. Причем такие явления могут неблагоприятно сказываться на здоровье человека. Например, даже легкий переизбыток света



Пешеходный переход на ул. Пушкина, Казань



Опоры контактной сети
высокоскоростного трамвая
«Чижик», Санкт-Петербург



способен влиять на сон. Все больше исследований показывают, что чрезмерное искусственное освещение может нарушить естественный баланс экосистем, сбивая внутренние «биологические часы» животных и даже растений.

Чтобы избежать этого, ГК «АМИРА», совместно с корейской светотехнической компанией GigaTera, разработала прожекторы с рассеянным светом. Они позволяют освещать только нужные объекты. То есть не подсвечивать все вокруг, в том числе небо и окна горожан, находящихся поблизости от источника света.

В рамках реализации нацпроекта «БКАД» конструкторами группы компаний «АМИРА» был разработан ряд решений, в частности по пешеходным переходам.

Мы привыкли, что традиционно светофорные стойки образуют прямой угол. Но разве они не могут быть другого вида? Изогнутые стойки сами по себе являются хорошим архитектурным решением, украшающим город, а встроенные светильники делают их более функциональными.

Например, в Казани уже установлены изогнутые конические светофорные стойки (АМИРА), смонтированными в ствол светодиодными светильниками, срабатывающими при начале движения пешехода по переходу. Таким образом, водители могут увидеть пешехода издалека, а в результате он может безопасно перейти дорогу.

Еще одним нетривиальным архитектурным решением, вписывающимся в любую городскую концепцию оформления, являются круглоконические стойки. Благодаря накладным элементам, стойка или опора освещения может преобразиться в «историческую» или «хай-тек» — то есть соответствовать любому стилю, который надо соблюдать на той или иной территории. Но, самое важное, технология изготовления таких изделий исключает использование недобросовестными поставщиками трубного проката, бывшего в употреблении. Они производятся из листовой стали методом гибки с одним продольным сварным швом.

В Иваново ГК «АМИРА» установила новую линейку круглоконических светофорных стоек, совмещенных с освещением. Светильники освещают как сам переход, так и подход к нему. Опять же, водитель издалека может увидеть пешехода, даже если тот в темной одежде.






«Мы гордимся тем, что можем обеспечить сферу наружного освещения качественным и надежным оборудованием, это способствует повышению качества жизни. Уже более 28 лет компания «АМИРА» является одним из лидеров в области наружного освещения, предоставляет клиентам комплексные решения «под ключ». Мы стремимся соответствовать растущим требованиям своих партнеров. На наших предприятиях, помимо серийного производства, ведется доработка существующих моделей под индивидуальные требования заказчика, а также разрабатываются и изготавливаются эксклюзивные осветительные комплексы, опоры двойного назначения. Мы не боимся экспериментировать и внедрять новые идеи», — комментирует генеральный директор АО «АМИРА» Андрей Сарамуд.

И действительно, специальные оптические системы, предлагаемые компанией, обеспечивают визуальный комфорт для участников дорожного движения. Инновационное освещение на пешеходных переходах значительно снижает частоту и серьезность аварий в критических зонах, включая районы детских учреждений, и, в конечном счете, напрямую способствует решению задач национального проекта «БКАД». ■



Пешеходный переход на ул. Генерала Хлебникова, Иваново

УЧАСТНИКИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

Логотип	Наименование	Сайт
1	2	3
	Алтайский край	www.altaregion22.ru
	Белгородская область	www.belregion.ru
	Ивановская область	www.ivanovoobl.ru
	Краснодарский край	www.krasnodar.ru
	Курская область	www.adm.rkursk.ru

1	2	3
	Ленинградская область	www.lenobl.ru
	Нижегородская область	www.government-nnov.ru
	Новгородская область	www.novreg.ru
	Омская область	www.omskportal.ru
	Республика Ингушетия	www.ingushetia.ru
	Ростовская область	www.donland.ru

1	2	3
	Республика Татарстан	www.tatarstan.ru
	Свердловская область	www.midural.ru
	Ставропольский край	www.stavregion.ru
	Тверская область	www.region.tver.ru
	Удмуртская Республика	www.udmurt.ru
	Чеченская республика	www.chechnya.gov.ru
	Ярославская область	www.yarregion.ru



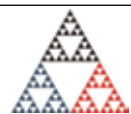

Компании и подрядные организации		
1	2	3
	«Автотрест», ООО	www.avtotrest37.ru
	«Алексеевскдорстрой», ОАО	www.alekseevskdorstroy.ru
	«АМИРА», АО	www.amira.ru
	«Алтайавтодор», КГУ	www.altdor.ru
	«Барнаулское ДСУ-4», ООО	www.dsu4.ru
	«Бауберг», ООО	www.bauberg.su
	«Башкирдорпроект» РБ, ГУП РПИИ	www.avtoproekt-ufa.ru
	«Белгороддорстрой», ООО	www.bds31.ru
	«Белдорстрой», ООО	www.beldorstroy.com
	«Волгадорстрой», ООО	www.volgadorstroi.ru
	«Геостройизыскания», ООО	www.topcon.pro
	«ГРИАР холдинг», ООО	RCG12@mail.ru

1	2	3
	«Доринжиниринг-Тверь», ООО	www.dorintver.ru
	«Дорнадзор», ООО	www.dornadzor-sz.ru
	«Дортранссервис» фирма, ООО	www.dortransservice.ru
	«ДСУ-1», НАО	www.dcy1.ru
	«Дорстройтрест», ООО	www. Dorstroitrest.ru
	«Дорожно-строительное управление №1», ООО	www.dsu1.ru
	«Дорожник», ООО	www.oodorozhnik.ru
	«ДРСУ-ДОН», ООО	www.drсу-don.ru
	«ДРСУ-3», АО	drсу3ros@mail.ru

1	2	3
 <p>Исследовательский Комплекс Центра Технологического Обеспечения</p>	«ИК ЦТО», ООО	www.ikcto.ru
 <p>ТАТДОРПРОЕКТ</p>	«Институт по проектированию объектов дорожного хозяйства «Татдорпроект», АО	www.tatdor.com
	«Кореневское дорожно-эксплуатационное предприятие», АО	korenevodep@rambler.ru
	«Курскспецдорстрой», ООО	spezdorstroi.48@mail.ru
 <p>MAURER</p>	«Маурер», ООО	www.maurer.eu
 <p>МИНИМАКС-94 Технологии безопасности</p>	«Минимакс-94», АО	www.mm94.ru
 <p>Лаборатория Цифрового Зрения</p>	«Лаборатория цифрового зрения», ООО	www.divisionlabs.com
 <p>НИЦ МОСТЫ</p>	«НИЦ Мосты», ООО	www.nic-mosty.ru
 <p>СОПОТ</p>	НПО «СОПОТ», ООО	www.sopot.ru
 <p>NovTecAs Новые Технологии Асфальта</p>	«Новые Технологии Асфальта», ООО	www.tolyatti.novtecas.ru

1	2	3
 ОБЛАСТНОЕ ДРСУ	Областное ДРСУ, ГУП ТО	drsu-tomsk.ru
 ОмЗМ металл	«Омский завод металлоконструкций», ОАО	www.omzm.ru
 ПИГМЕНТ	«Пигмент» ХК, ООО	www.pigment.ru
 ОРГСИНТЕЗРЕСУРС	«ОргСинтезРесурс», АО	www.orgsintezresurs.ru
	«Песчано-гравийный карьер», ООО	www.pgk22.ru
 ПРОТОН <small>АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО Россия, г. Орел, ул. Леонова, 15</small>	«Протон», АО	www.proton-orel.ru
 РИЗОЛИН	«РИЗОЛИН», ООО	www.rizolin.ru
 СБК	«Самарская Битумная Компания», ООО	www.bitumsamara.ru
	«Северо-Восточное ДСУ», ГУП ДХ АК	nds-7.snab@mail.ru
 Селена	«Селена», ООО	www.npfselena.ru
 SibRos	«Сибирский региональный союз», ООО	www.sibros55.ru
 В	СК «Базальт», ООО	www.tk-bazalt.n4.biz

1	2	3
	СК «Химспецстрой», ООО	www.sk-hss.ru
	СК «Стройкомплекс-5», ООО	www.sc-5.ru
	«Строительная фирма «Континент», ООО	sf_kontinentomsk@mail.ru
	«Суджанское дорожное ремонтно-строительное управление №2», ЗАО	DRSU2SUDZHA@mail.ru
	«ТандемСнаб», ООО	www.tandemsnab.ru
	«Татавтодор», АО	www.tatavtodor.ru
	«Тверьавтодорпроект», ООО	www.tadp.ru
	«Телемеханика», ПАО	www.telemehanika.com
	«ТехноНИКОЛЬ – Строительные Системы», ООО	www.tn.ru
	ТД «Евротрейдинг», ООО	www.gidrolica.ru

1	2	3
	«ТрансИнжПроект», ООО	www.transinpro.ru
	«Трансстройпроект», ООО	www.tspmsk.ru
	«Трест Уралтрансспецстрой», АО	www.utss.ru
	«Трест «Камдорстрой», АО	www.kamdorstroy.ru
	«Управляющая компания «ВЕСТА», ООО	www.mc-vesta.com
	«УльтраМол», ООО	www.ultramol.ru
	«Фатежское ДРСУ №6», АО	6469004@mail.ru
	«Центр Диагностики Строительных Конструкций», ООО	www.cdsk.org
	«Центр Инноваций Строительных Материалов и Технологий», ООО	www.cismit.ru
	«Штарком», ООО	www.obeton.ru
	«ЭНЕРГОТЕКС», АО	www.energotex.info
	«Юго-Восточное ДСУ», ГУП ДХ АК	www.yugo-vostochnoe-dsu.ru
	Яр-Васанж, ООО	www.Яр-васанж.рф



ХОЛДИНГОВАЯ КОМПАНИЯ
ПИГМЕНТ
1839

Специальные краски — специально для Вас!



Дорожная разметка



*Защита цистерн
и резервуаров*



Защита металлоконструкций



*Защита мостовых
сооружений*

ООО «Научно-производственный комплекс порошковых красок «Пигмент»

Производство порошковых красок,
смолов и лаков
193091, Санкт-Петербург,
Октябрьская наб., д. 38
Приемная +7 (812) 645-35-43
e-mail: pigment_sales@mail.ru

☎ Отдел сбыта:
+7 (812) 589-15-08,
+7 (812) 645-35-57
e-mail: 5891508@pigment.ru
☎ Отдел снабжения
+7 (812) 645-35-52

ООО «Опытный завод «Производство
строительных, судовых, противокоррозионных
и химстойких лакокрасочных материалов»

193091, Санкт-Петербург, ул. Бокситогорская, д. 19
Отдел сбыта: +7 (812) 703-40-60, 645-25-12
e-mail: opz@pigment.ru
☎ Отдел снабжения +7 (812) 645-35-52



ТН-ИНЖИНИРИНГ

- Решения, системы и материалы для строительства, ремонта, содержания транспортно-дорожных и инфраструктурных сооружений
- Комплексная и сервисная техническая поддержка объектов на всех стадиях проектных и строительных работ, решение нестандартных технических задач
- Широкая география присутствия — продукция ТЕХНОНИКОЛЬ применяется более чем в 95 странах мира



ЗНАНИЕ. ОПЫТ. МАСТЕРСТВО.