

ЛЕГИТИМНО – ЗНАЧИТ, ЭФФЕКТИВНО

Ассоциацией «РАДОРА» в середине апреля в Калининграде проведена 11-я межрегиональная конференция «Новые прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений».

Окончание. Начало в № 5 – 2014

Это наиболее сложный в плане содержания в зимний период участок. Ежегодно в связи с экстремальными погодными условиями на отдельных участках дороги ограничивается движение вплоть до полного закрытия, и это 10–12 случаев за зимний период. Участок характеризуется невысокой (до 1500 авт./сут.) в зимний период интенсивностью дорожного движения.

ФКУ Упрдор «Кола» разработало «Регламент по опытной эксплуатации участка автомобильной дороги Р-21 «Кола» 1408–1592-й км с уплотненным снежным покровом», согласованный с Росавтодором и МВД России. Согласно требованиям регламента, кроме методики, регламентирующей особенности организации и технологии работ по содержанию, с целью обеспечения безопасности дорожного движения максимальная ско-

рость на этом участке дороги ограничивается до 80 км/час.

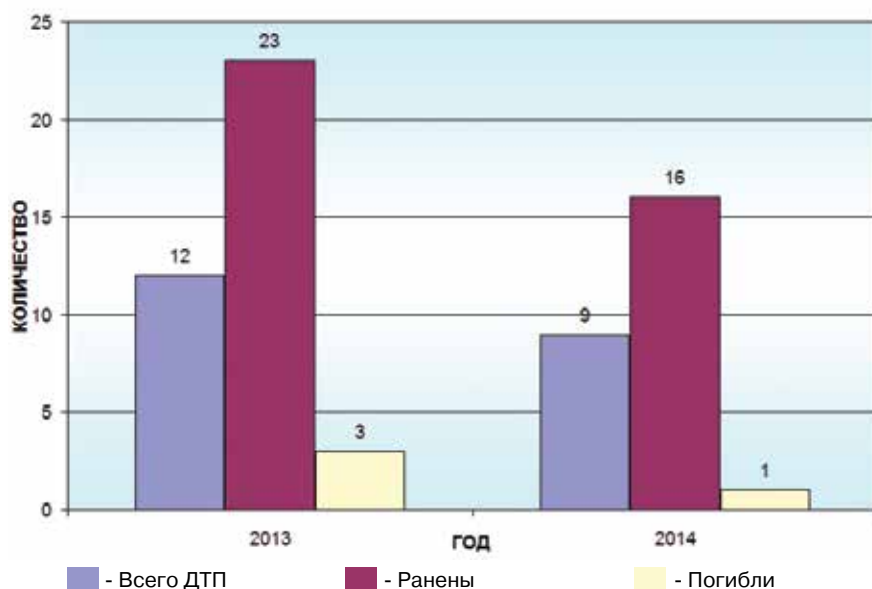
Одним из основных показателей, влияющих на безопасность дорожного движения, является коэффициент сцепления, который зависит от шероховатости дорожных покрытий. На дорогах, содержащихся под уплотненным снежным покровом, шероховатость создают путем рифления поверхности (нарезки борозд в продольном направлении) и/или россыпи по поверхности различных фрикционных или комбинированных противогололедных материалов. Опытная эксплуатация этого участка показала, что в процессе эксплуатации автомобильных дорог под уплотненным снежным покровом наиболее распространенными деформациями являются колеиность, волна (гребенка), отдельные просадки или выбоины и повышенная скользкость дорожного покрытия,

вызываемая временным потеплением, выпадением осадков в виде мокрого снега и действием колес автотранспорта. Весной снижаются физико-механические свойства уплотненного снежного покрова, что приводит к быстрой потере прочности и образованию различных деформаций на его поверхности (колеи, выбоины, ямы). Эти изменения сказываются на ухудшении ровности покрытия и способствуют резкому снижению скорости движения транспорта по дороге. Поэтому дорожная служба в весенний период стремится к сокращению времени ликвидации снежно-ледяных отложений на дорожном покрытии, которое ограничивается тремя сутками с момента начала таяния уплотненного снежного покрова.

Наиболее распространенным способом удаления снежно-ледяных отложений в весенний период является механическая очистка тяжелыми или средними автогрейдером. Рабочая скорость автогрейдера должна составлять около 10 км/ч. Использование автогрейдеров, особенно с системой автоматического нивелирования, позволяет выполнить работы быстро и качественно. Поддержание правильно подобранного давления в колесах и движения машины с малой скоростью позволяет избежать «галопирования» (скачкообразного движения). Для удаления снежно-ледяных отложений используются средние отвалы, установленные под корпусом машины, которые позволяют обеспечить ровную поверхность уплотненного снега и льда и снизить затраты на профи-



Производственная экскурсия в ходе конференции – на объект ЗАО «ВАД»: непрерывная укладка асфальтобетонной смеси с применением антисегрегационного перегружателя Shuttle Buggy



Состояние аварийности на участке ФКУ Упрдор «Кола» 1408–1592-й км за период 2013–2014 гг.

лирование поверхности и снятие уплотненного снежного покрова.

Наиболее эффективное удаление и профилирование снежно-ледяных отложений осуществляется с помощью специальных ножей (с зубчатой режущей кромкой, режущей кромкой с отверстиями или вращающимися круглыми зубьями), установленных на отвалах дорожной снегоочистительной техники. При работе с ними не только повышается производительность, но в результате выравнивания создается «грубая» поверхность, повышающая сцепление колеса с уплотненным снежным покровом. При этом для повышения производительности снегоочистительной техники должны быть правильно подобраны углы профилирования и резания установки отвала.

В случае затяжного периода снеготаяния для ускорения ликвидации уплотненного снежного покрова применяются химические или комбинированные противогололедные материалы (ПГМ) с использованием пескосоляных смесей, чистых солей в твердом виде, жидких ПГМ.

При этом эффективность действия повышается, если их распределять по уплотненному снежному слою,

обработанному зубчатыми ножами.

В качестве основной ведущей машины при формировании, планировании и ликвидации уплотненного снежного покрова применяется автогрейдер, а при очистке дорог от свежеснежного покрова — комбинированные дорожные машины.

Следует отметить, что замечено повышение показателей безопасности дорожного движения на экспериментальном участке.

ГДЕ ИСКАТЬ ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ?

Заместитель генерального директора ООО «Автодор-Инжиниринг» Владимир Попов и заместитель директора департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий ГК «Автодор» Сергей Ильин представили доклад о разработке технической политики госкомпании, которая ведется в настоящее время. Эта работа состоит из многих позиций, каждая из которых представляет из себя программу широкого использования передовых технологий и материалов: композиционных; геосинтетических; теплового асфальтобетона. Сюда входит также реализация комплекса мер по повышению однородности асфальтобетонных покрытий; созда-

ние системы взаимодействия с производителями битума и ПБВ с целью обеспечения гарантированного качества органических вяжущих материалов; развитие системы анализа стоимости жизненного цикла с целью принятия оптимальных технических решений; формирование современных систем диагностики автомобильных дорог и искусственных сооружений, совместимых с ГИС, а также систем информационного моделирования на всех этапах жизненного цикла автомобильных дорог (что соответствует методологии BIM, которая нашла широкое применение в странах с развитой экономикой); организация взаимодействия с ФИДИК и Европейской дорожной ассоциацией; разработка новых типовых договоров на строительный контроль. Владимир Попов подчеркнул, что каждая позиция этой программы представляет собой целый комплекс мер. Так, например, в части применения композитной арматуры создана рабочая группа, конечной задачей которой является содействие ее массовому внедрению.

В связи с этим необходимо подчеркнуть, что государственная компания «Российские автомобильные дороги» на сегодняшний день является своего рода локомотивом в дорожном хозяйстве как в части технической политики, так и в плане применения инновационных технологий и материалов, разработки иных норм и правил. И то, о чем в других управлениях и на предприятиях отрасли только начинают думать, в ГК «Автодор» актуально и успешно реализуется. Этот передовой опыт, опробованный на практике, может быть весьма эффективным и полезным в решении различных задач, стоящих перед отраслью в целом, и привести к быстрым результатам. Тем более что разработчики многих инноваций — российские ученые, как, например, *заведующий кафедрой «геоинформатика и кадастр» Томского государственного архитектурно-строительного университета,*

профессор МАДИ Владимир Бойков, доклад которого на конференции был посвящен значению информационных технологий в дорожном хозяйстве.

Высокий уровень востребованности геоинформационной модели в дорожном комплексе определяется тем непреложным фактом,



Сергей Ильин

что практически вся информационная «подложка» для принятия любого отраслевого управленческого решения имеет географический характер.

В конечном итоге именно географическое месторасположение дороги определяет требования к ее геометрическим и прочностным характеристикам. Именно пространственное расположение будущей стройки позволяет оценить, насколько эффективным будет ее снабжение дорожно-строитель-

ными материалами. Только география дороги позволит правильно определить расстояние между смежными населенными пунктами, проанализировать ее месторасположение в свете предстоящего пересечения больших и малых водных преград, сформулировать и исполнить логистические требования, соотнести дорогу с иными средствами транспортировки, определить, как она взаимодействует с инженерными коммуникациями. Сила любой ГИС в том, что, используя единые программные продукты, объединив требования к единству координатной системы, все отделы и службы управления формируют единое информационное пространство, позволяющее пересекать, объединять, сортировать и анализировать огромные информационные массивы с помощью самых сложных запросов к геоинформационной системе. То есть итог совместной деятельности всех служб всегда и заведомо гораздо больше, чем раздельное существование маленьких информационных мирков. Не менее важными являются и перспективы межрегионального и межотраслевого объединения информационных полей.

ВЕРСИЯ НОВАЯ, НЕДОСТАТКИ ПРЕЖНИЕ

Доклад заместителя заведующего отделением ФГУП «РосдорНИИ» Татьяна Матюшенко был посвящен актуальному и весьма болезненному вопросу разработки федеральной сметно-нормативной базы. Она сообщила, что Минстроем России издан приказ от 30 января 2014 года № 31/пр об утверждении и вводе в действие новой федеральной сметно-нормативной базы ФСНБ-2001. В соответствии с этим приказом (в редакции от 7 февраля 2014 года № 39/пр) новая федеральная сметно-нормативная база ФСНБ-2001 вводится в действие с 1 апреля 2014 года. Однако в новой версии недостатки, присущие прежней редакции, не исправлены. А они очень серьезны и касаются как применения устаревшего ныне оборудования, так и технологий.

Президент Ассоциации экспертиз строительных проектов Игорь Горячев в письме от 26.02.2014 министру строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации Михаилу Меню по поводу новой сметной базы пишет: «В результате проведенного анализа нормативов действующей ФСНБ-2001 в редакции 2009 года и новой ФСНБ-2001 в редакции 2014 года установлено (кроме добавления новых и исключения старых позиций), что примерно на 90% изменения заключаются в незначительной корректировке трудозатрат и замене кодов ресурсов, а также в не особо важных или незаметных невооруженным глазом исправлениях в наименовании расценок и ресурсов... Многие расценки, учитывающие устаревшие технологии и не производимые на сегодняшний день материалы, так и остались в новой базе».

Вместе с тем ФГУП «РосдорНИИ» выполнена разработка новых отраслевых сметных нормативов при проведении работ по ремонту автомобильных дорог федерального значения и дорожных сооружений,



Заливка трещин. Фото предоставлено ООО «Компания «БиЭйВи»



Берлинский мост

являющихся технологической частью этих дорог, по традиционным технологиям, а также с применением новых материалов, технологий и техники, которая была начата в 2012 году. Эта работа направлена на решение следующих задач:

- поэтапное обновление нормативной базы обеспечения работ по установлению экономически обоснованных затрат на ремонт автомобильных дорог в Российской Федерации;

- обеспечение целевого и эффективного использования бюджетных средств; сбалансированности учета затрат как на стадии планирования дорожных работ, так и на стадии их реализации; поэтапного повышения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;

- повышение рентабельности работы организаций и предприятий дорожного хозяйства, выполняющих работы по ремонту

автомобильных дорог и дорожных сооружений; привлекательности работ по ремонту автомобильных дорог, создание условий для развития конкурентной среды в данном секторе экономики.

При этом в состав учтенных технологий в разработанных отраслевых нормативах включены технологии, которые в соответствии со «Стратегией развития инновационной деятельности Федерального дорожного агентства на период 2011–2015 гг.» относятся к перечню сформированных, исходя из необходимости решения актуальных проблем дорожного хозяйства. Этот перечень был сформулирован на основе исследования рынка подрядных работ по ремонту автомобильных дорог и дорожных сооружений.

В настоящее время подготовлен для обсуждения «Сборник отраслевых сметных нормативов, применяемых при проведении работ по ремонту автомобильных дорог федерального значения и дорожных сооружений». Сборник будет размещен в Интернете на сайте Министерства экономического развития. ФГУП «РосдорНИИ» собирает замечания по разработке новых и корректировке существующих нормативов. *(Подробнее об этом читайте в ближайших номерах нашего журнала.)*

» СПРАВКА

Сеть автодорог Калининградской области составляет 4660,2 км. Из них 203,8 км – федеральные трассы, остальные находятся в ведении субъекта Федерации. Плотность дорожной сети в несколько раз превышает среднюю по России и составляет 324 км на 1000 кв. км (67 км на 1000 кв. км). Основные дороги в регионе (80%) были построены в довоенное время, они не соответствуют современным требованиям к грузонапряженным магистралям, но держатся, так как были построены с традиционным немецким качеством. Так, например, асфальтобетонное покрытие знаменитого Берлинского моста (мостового перехода через реки Старая и Новая Преголя), взорванного при штурме Кенигсберга в апреле 1945 года и не разобранный с тех пор, все еще держится на поверхности мостового покрытия. Оно было изготовлено по технологии литого асфальтобетона в 1937 году! В 1963 году мост был частично восстановлен. В настоящее время силами ОАО «УСК Мост» подходят к завершению работы по реконструкции первой очереди мостового перехода через реки Старая и Новая Преголя на Южном обходе Калининграда – строительству нового моста рядом с существующим с тремя полосами движения. После завершения строительства в 2014 году планируется продолжить реконструкцию существующего старого моста по параметрам 1Б категории под три полосы движения. Поэтому фото моста (см. фото выше), которые вы видите в этой статье, – уже почти история.

По территории Калининградской области проходят два ответвления трансъевропейских транспортных коридоров: 1-А Рига – Калининград – Гданьск и 9-Д Киев – Минск – Вильнюс – Калининград. Географические особенности области – то, что



Пост весового контроля

ВЕСОВОЙ КОНТРОЛЬ

В ходе конференции состоялся «круглый стол» по вопросам обеспечения сохранности автомобильных дорог и организации системы контроля весогабаритных параметров транспортных средств. Открывая его, Игорь Старыгин отметил, что в настоящее время эти вопросы очень актуальны и обсуждаются на разных уровнях, в первую очередь пользователями дорог, которыми это обсуждение фактически было

инициировано. При этом с каждым обсуждением повышается уровень вопросов, которые слушаются, и растет правовая грамотность как пользователей, так и владельцев автомобильных дорог. И если совсем недавно представители региональных администраций, собравшиеся на конференции Ассоциации «РАДОР», обсуждали, надо или нет вводить весовой контроль, то сегодня рассматриваются нюансы законодательства и нормативной

базы, которые позволят сделать эту деятельность легитимной, а значит, эффективной. Самые общие выводы, которые можно сделать из этих обсуждений, таковы.

Первое. Есть вопросы и по законодательству, и по нормативной базе, по взаимодействию с участвующими в этой работе ведомствами и пр., но статистика и реальные примеры свидетельствуют о том, что даже в условиях действующего правового поля, которое, по общему мнению, нуждается в совершенствовании, работа пунктов весового контроля может быть организована.

Второе. В настоящее время создан координационный совет при Минтрансе РФ, который призван решить проблемы, связанные с несовершенством законодательства в области весового контроля.

Третье. Сборы от работы системы весового контроля могут и должны направляться в дорожные фонды (на сегодняшний день штрафы за превышение весогабаритных параметров во многих регионах зачисляются в бюджет).

Четвертое. Необходимо определиться с адекватным наносимому дорогам вреду размером штрафов. На сегодняшний день их трудно назвать таковыми.

Помощник заместителя председателя комитета Госдумы по транспорту Сергея Тена Андрей Бобровских расска-

она является эксклавом, со всех сторон окруженным сопредельными странами, – диктует необходимость развития пунктов пропуска и подходов к ним, а также к морским портам. Это обстоятельство определяет первоочередные работы по реконструкции имеющейся автодорожной сети в соответствии с современными требованиями. Работу осложняет то, что часто автотрассы оказываются зажатыми плотной исторической застройкой. Выход – строительство обходов населенных пунктов. Для реализации этих задач разработан план развития сети автомобильных дорог Калининградской области до 2015 года с учетом действующих федеральных программ.

В настоящее время в соответствии с межправительственным соглашением между Польшей и Россией о развитии маршрута Калининград – Эльблонг завершена реконструкция первой очереди автодороги Калининград – Мамоново II (пос. Новоселово) – граница с Республикой Польша к пункту пропуска Мамоново протяженностью 39,1 км. В настоящее время в рамках Программы приграничного сотрудничества Европейского инструмента соседства и партнерства «Литва – Польша – Россия 2007–2013 гг.» ведется реконструкция участка автодороги и строительство нового мостового перехода (т. н. Чертов мост). Ведется проектирование обхода Черняховска. В рамках реконструкции трансъевропейского коридора 9-Д Киев – Минск – Вильнюс – Калининград строится обход поселка Чернышевское. В 2008 году завершено строительство обхода Багратионовска. Через область проходят два трансъевропейских транспортных коридора.

Ведется строительство обхода города Советска с мостовым переходом через реку Неман протяженностью около 12 км. Этот объект соединит Калининградскую область с Литвой. В настоящее время завершается вторая стадия мостового перехода через Неман, который строится в соответствии с межправительственным соглашением между Российской Федерацией и Литовской Республикой. Работы ведутся синхронно с литовской стороной с планируемым окончанием в конце 2014 года.

зал о том, какие шаги предприняты этим профильным комитетом по совершенствованию законодательства в области весового контроля. Так, внесен законопроект в области регулирования проезда тяжеловесных транспортных средств, который призван запретить получение спецразрешений на провоз делимых грузов. Кроме того, внесена поправка в КоАП, предусматривающая ответственность грузоотправителей за перевозки. Напомним, что в настоящее время они несут ответственность только за недостоверность указанных данных. Подготовлены также законопроекты, связанные с введением прогрессивной шкалы штрафов (дифференцированной ответственности) и санкций по результатам фотовидеофиксации – Гражданский кодекс позволяет это делать, а также обсуждается вопрос введения в практику МВД наказания нарушителей установленных весовых параметров путем документальных проверок. Андрей Бобровских отметил, что это позволило бы выявить 90% всех нарушителей.

Что такое прогрессивная шкала штрафов? Она устанавливается в зависимости от того, насколько превышены разрешенные параметры: на 10%, 20%, 50% или более 50%.

Заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министе-

ства транспорта РФ Сергей Соболев подчеркнул, что весовой контроль сегодня осуществляется успешно там, где в этой работе участвуют инспекторы ГИБДД. Только при их участии как представителей власти удается провести все необходимые при задержании нарушителей процедуры. Полномочия Ространснадзора, а тем более – дорожников в этом смысле сильно урезаны. Дело дошло до того, что даже глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин в ходе расширенной коллегии Минтранса этого года отметил недопустимость ситуации с весовым контролем на автомобильных дорогах. Сергей Соболев подчеркнул, что для дорог нет разницы, кто наносит им вред, – юридическое или физическое лицо, – поэтому, по его мнению, не должно быть разницы и в сумме штрафов при выявлении нарушений: и граждане, и организации должны платить до 0,5 млн рублей – такой размер ответственности сегодня установлен для предприятий-перевозчиков. Поэтому в КоАП необходимо внести поправку, которая позволит привлекать к ответственности владельцев транспортных средств на основании данных фотовидеофиксации и штрафовать в указанном выше объеме. К сожалению, руководство МВД отказалось согласовывать поправку в такой редакции. При этом и встречных

предложений не имеется. Поэтому сегодня соответствующий законопроект без согласования МВД РФ внесен Минтрансом РФ в Минюст РФ. В случае если и там согласование не будет получено, Министерство транспорта РФ, пользуясь своими полномочиями, будет вносить законопроект в Госдуму через профильный комитет.

По мнению Сергея Соболева, с точки зрения законодательства нельзя также разделять степень ответственности перевозчика, нарушающего весогабаритные параметры со спецразрешением и без него, так как сегодня нередки ситуации, когда в спецразрешении указывается один вес груза, а по факту перевозят груз, намного более тяжелый. Действующая формулировка допускает ответственность только при умышленном искажении данных о грузе грузоотправителем. Соответствующий законопроект, который призван устранить это несоответствие, готовится к внесению в Госдуму.

Еще один казус законодательства, который, по словам Сергея Соболева, планируется преодолеть, состоит в том, что сегодня системы динамического взвешивания WIM могут использоваться только для принятия решения об остановке транспортных средств с последующим взвешиванием на мобильных или стационарных весах. Необходимо сделать



Для реализации транзитного потенциала области предусматривается реконструкция федеральных трасс с доведением их до параметров I категории и 4 полос движения, строительство обходов крупных городов: Черняховска, Нестерова, Талпаки с целью исключения движения транзитного грузового движения через городскую уличную сеть.

Принципиально важным для развития Калининградского региона является кольцевой маршрут в районе Приморской рекреационной зоны. Маршрут соединит между собой реконструируемый международный аэропорт Храброво, курорт федерального значения Зеленоградск и туристско-рекреационную зону на Куршской косе с международным пунктом пропуска в районе Ниды (Литовская Республика), пролегает в 3–4 км от береговой линии Балтийского моря до курорта федерального значения Светлогорск с подъездом к городу Пионерский, где размещается Государственная резиденция Российской Федерации, пройдет по западной части полуострова с подъездами к поселку Янтарный и Донское (янтарное производство), обеспечит подъезд к городу Балтийску.

Одновременно в целях развития торгового мореплавания и создания надежной независимой транспортной связи российского эксклава (Калининградской области) с основной территорией Российской Федерации в акватории бассейнов № 3 и № 4 действуют три паромных линии: грузопассажирская – Балтийск – Санкт-Петербург, железнодорожно-паромные линии – Усть-Луга – Балтийск и Балтийск – Засниц (Германия). Маршрут позволит соединить город Балтийск, город Светлый с расположенными там крупнейшим предприятием по переработке сои и транспортным терминалом «Лукойла» с Калининградом и дальнейшим выходом через северный и южный обходы Калининграда на ответвления трансъевропейских транспортных коридоров 1-А Рига – Калининград – Гданьск и 9-Д Киев – Минск – Вильнюс – Калининград и федеральную сеть автомобильных дорог: Калининград – Черняховск – Нестеров до границы с Литовской Республикой и Гвардейск – Неман

так, чтобы результаты взвешивания в движении стали основанием для ответственности за нарушение разрешенных параметров. Кроме того, весовое оборудование должно быть аттестовано и методики взвешивания – сертифицированы.

Еще один шаг, который необходимо предпринять – организовать вблизи пунктов весового контроля площадки для отстоя транспортных средств, которым запрещено дальнейшее движение по весогабаритным параметрам. Сегодня таких стоянок на дорогах нет.

Частью системы контроля за движением грузовых ТС является система мониторинга интенсивности и состава транспортного потока в части транспортных средств, осуществляющих перевозки крупногабаритных тяжеловесных грузов (КТГ) на стационарных пунктах весового контроля (СПВК), расположенных на автомобильных дорогах федерального значения Российской Федерации, которая была введена в эксплуатацию в 2013 году ФКУ «Росмониторинг» (см. статью «Государственный подход», стр. 88–91 в АД-07-2013). Этой теме был посвящен доклад *директора Росмониторинга Константина Угарова*. Он отметил, что к системе на сегодняшний день подключены 12 СПВК в десяти субъектах РФ. В 2014 году их количество возрастет до 24, в 2018



Константин Угаров

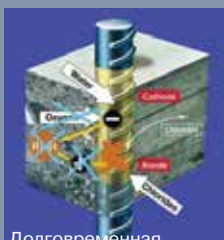
году – до 120. Росавтодор планирует поэтапно разворачивать автоматизированную систему, включая модернизацию существующих стационарных пунктов весогабаритного контроля и устройство новых автоматизированных пунктов, как совмещенных со стационарными, так и работающих обособленно. По словам Константина Угарова, до конца сформированная система СПВК на федеральной сети будет включать 300–350 СПВК.

В настоящее время выдача специальных разрешений на движение крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств осуществляется подведомственными Росавтодору учреждениями через информационную систему, которая позволяет осуществлять согласования маршрутов перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов с органами управления и балансодержателями автомобильных дорог посредством межведомственного электронного взаимодействия.

Следует отметить, что на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения Калининградской области работают пять передвижных постов весового контроля автотранспортных средств и имеются 16 оборудованных площадок для осуществления этой деятельности. Результаты ее таковы. В 2013 году составлены около 500 актов о превышении транспортным средством установленных ограничений по нагрузке на ось, сумма причиненного ущерба составила 1375 тыс. руб. В 2013 году на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов по региональным или межмуниципальным дорогам общего пользования Калининградской области выданы более 1500 специальных разрешений, из них 162 на перевозку тяжеловесных грузов, на сумму 1074 тыс. руб., в 2012 году выданы 1219 специальных разрешений на сумму 1025 тыс. руб.

В перечень объектов 2014 года, финансируемых за счет ассигнований, дорожного фонда Калининградской области, включены работы по устройству еще двух площадок весового контроля транспортных средств. На 2014 год запланирована также разработка проектной документации на автоматизированную систему комплексного контроля (мониторинга) состояния областных дорог. ➔

Наталья Алхимова



Долговременная совместная работа бетона и арматуры

до границы с Литовской Республикой. Общая протяженность трассы – 184 км, из них: длина прибрежного маршрута по основной дороге составит 84 км, длина подъездов – 54,5 км, длина северного и южного обходов Калининграда – 45,5 км.

В состав кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны II очередь входит северный обход Калининграда. В настоящее время ведутся проектные работы по реконструкции этой трассы. Общая протяженность – 24,1 км. Проектирование первого этапа протяженностью 10,3 км завершилось в текущем году.

Для того чтобы закольцевать движение вокруг Калининграда (в настоящее время разрыв имеется в районе морского судоходного канала) планируется строительство мостового перехода протяженностью около 7 км, из них эстакадная часть – 5,6 км.

На сегодняшний день норматив финансирования работ по содержанию составляет 167 тыс. рублей на 1 км. Поэтому решено финансировать в полном объеме работы по содержанию только вновь построенных дорог, так как обеспеченность этого вида работ в структуре затрат областного управления составляет 30% от норматива.

А поскольку в Калининграде состоятся отборочные матчи Чемпионата мира – 2018, серьезное внимание уделяется реконструкции улично-дорожной сети города.



Защитные покрытия