

От объемов — к качеству

Так сегодня стоит задача в дорожной отрасли страны

КОНФЕРЕНЦИЯ

В рамках VIII Международного Сибирского транспортного форума, прошедшего в Новосибирске, состоялась конференция ассоциации «РАДОР» на тему: «Контроль качества при реализации проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Как отметил генеральный директор ассоциации Игорь Старыгин, подобные конференции проводятся в рамках форума с 2013 года. Нынешний год особенный: стартовал национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Он реализуется в 83 субъектах Российской Федерации, охватывает 104 крупные городские агломерации.

Сейчас идет подготовка к заседанию Госсовета, который будет проходить в июне, — отметил Игорь Старыгин. — Министерство транспорта РФ, Федеральное дорожное агентство вместе со всеми заинтересованными структурами готовят для руководства страны доклад, где будут обозначены не только достижения отрасли, но и проблемы, которые мешают более эффективной ее работе. Большие финансовые ресурсы направляются на решение задач, которые обозначены в рамках реализации нацпроекта. И все мы заинтересованы в том, чтобы не просто были освоены деньги, но и в результате были получены хорошие качественные автомобильные дороги, для того чтобы мы могли с гордостью смотреть в глаза пользователям дорог.

А проблемы начинают усугубляться. К началу 2019 года нормативам соответствовали лишь 42,4% региональных трасс. В то время как годом ранее этот показатель составил 43,1%. Общие объемы капитального и обычного ремонта на сети региональных дорог в 2018 году составили в России 11,6 тыс км, что оказалось на 1000 км (или на 7,9%) меньше, чем годом ранее. В свою очередь объем приведенных в порядок трасс данной категории снизился к предыдущему году на 0,5%. Одной из причин этого может стать тот факт, что у нас обеспеченность финансовыми ресурсами на содержание региональных дорог в прошлом году составила 38%.

Кстати, выступая на конференции, руководитель Территориального управления автомобильных дорог Новосибирской области Михаил Чуманов отметил, что межремонтные сроки некоторых дорог региона превышены в 5–7 раз. А доля дорог, соответствующих нормативам, составляет всего 36,7%.

Между тем, напомнил Игорь Старыгин, в соответствии с задачами, озвученными в прошлом году Президентом РФ, по итогам 2019 года показатель соответствия нормативам на сети региональных дорог в результате ремонта еще 6,4 тыс. км трасс должен достигнуть 44,3%, по итогам 2021 года — 45,8%, а к концу 2024 года — 50,9%.

Система контроля качества в дорожной отрасли многоступенчатая и разносторонняя. И если на федеральных дорогах в результате их доля, соответствующая нормативу, достигла почти 80%, то на региональных и муниципальных ситуация сложнее. И дело не только в разнице объемов финансирования. Как отметила начальник отдела контроля качества ФКУ «Сибуправтодор» Наталья Бондарева, недопустимо, когда принимается от подрядчика дорога с нарушениями требований утвержденной проектной документации.

Ее поддержал заместитель директора ФКУ «Росдортехнология» Степан Латкин. Он подчеркнул, что строительный контроль сегодня находится в плачевном состоянии. Проектная и рабочая документация на объектах зачастую отсутствует, а если и есть, то порой без штампа заказчика. Отметим сразу, что многие выступавшие — Владимир Мартинсон, заме-



стителя генерального директора ФАУ «РосдорНИИ», Владимира Шербакова, руководитель лаборатории Сибирского государственного университета путей сообщения, и другие, — едины во мнении, что в конечном счете все сводится к уровню строительного контроля.

Степан Латкин отметил, что дорожники нередко нарушают

технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» на региональных и местных дорогах, — подчеркнул заместитель начальника отдела автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Роман Лесняк. — При этом постановлением Правительства Российской Федерации № 1443

работ, — сказал Александр Стефанов. — Когда надо делать этот выбор? И чаще всего выбор делается в пользу первого, потому что за этим жесткий контроль, потому что от этого зависит финансирование сегодня и завтра, потому что это влияет и на благополучие компании. А качество... За него могут спросить, а могут и не спросить. Могут сегодня, а могут и завтра. Или вообще никогда.

Комментируя выступление Александра Стефанова, Игорь Старыгин вспомнил состоявшуюся несколько лет назад поездку в Финляндию для знакомства с организацией в этой стране дорожной службы. Оказалось, что финны не стремятся создать многочисленные контролируемые органы. Для них главный контролер — водитель. Он всегда знает, куда можно обратиться с тем или иным вопросом по качеству дорог, и уверен, что его обращение не останется без ответа.

Конечно, немало было на конференции сугубо специфических разговоров о качестве материалов, технологии работы, преимуществе той или иной техники и т. д. К примеру, Анатолий Тараненко, главный технолог АО «Труд», рассказал, об изготовлении теплых асфальтобетонных смесей методом вспенивания битума. Этот метод не требует дополнительного сложного оборудования и квалификации персонала. Компания уже получила патент на новый метод и установку. А новая технология использовалась на нескольких дорожных объектах.

Кроме того, в рамках конференции были рассмотрены вопросы мониторинга качества при содержании дорог, аккредитации и сертификации испытательных лабораторий. Эксперты обсудили проблемы определения ровности автомобильной дороги в стандарте IRI, перспективы применения беспилотных летательных аппаратов для мониторинга и диагностики автодорог и другие важные темы.

Словом, тем на конференции было поднято немало, и только перечень их займет много места и времени. Но повторим еще раз: ведущий дискуссии генеральный директор ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин постоянно направлял ее в главное русло. Накануне заседания Госсовета, о котором мы уже упомянули, важно было поговорить о контроле качества дорожных работ при реализации проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», о проблемах, с этим связанных. И разговор, по мнению Игоря Старыгина, получился.

— Цель сегодняшнего мероприятия — в первую очередь показать процессы, которые идут в отрасли, — сказал он в интервью нашей газете. — Мы постарались

охватить все аспекты дорожной деятельности, выслушать позицию контрольных и надзорных органов, чтобы дорожники знали, на что контролеры обращают внимание, какими подходами руководствуются и т. д. Есть нормативные документы, которые мы обязаны исполнять. Посмотрели на позицию науки, на то новое, что появляется в нашем быстро меняющемся мире. Ознакомились с новыми приборами контроля, которые повышают эффективность проверок, которые становятся доступнее. Посмотрели на позиции по конкретным направлениям: знаки, разметка, то, что напрямую влияет на безопасность движения. Сегодня уже ушло то время, когда мы говорили, что хотим дороги без ям. Это само собой. Но автомобильная дорога — это не только покрытие. Это обстановка, знаки, разметка, организация движения. Все это должно работать и давать свой эффект. Задача стоит не только техническая — не менее 50% дорог довести до норматива, а количество дорог с перегрузом сократить на 10%, число мест концентрации с ДТП сократить в два раза. Задача — в три с половиной раза уменьшить смертность от ДТП на дорогах. Это нельзя сделать только техническими средствами. Нужны решения, о которых говорили в рамках конференции.

Мы говорили о материалах, о том, что должны быть испытательные лаборатории, что качество должно проверяться и контролироваться. Заказчик сегодня не может решающим образом влиять на итоги тендера, не может на стадии организации закупки предъявлять требования к той организации, которая претендует на победу. Потому система размещения заказов вызывает практически у всех нарекания. Многие участники конференции говорили, что необходимо предъявлять требования о наличии лабораторий, современного оборудования, квалифицированного персонала. Должно произойти уточнение федерального закона в части учета отраслевой специфики. Потому что это не просто наше желание. Это необходимое условие повышения качества работы дорожников.

Намечаем поворот от количества, от простого наращивания объемов к необходимости заметного повышения качества нашей работы. Это движение было всегда, но сегодня интенсивность его резко повышается. Опубликован федеральный проект об «Общесистемных мерах развития дорожного хозяйства». Это конкретные меры с конкретными сроками. Скажем, доля контрактов, предусматривающих использование новых технологий и материалов, в общем объеме контрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог должна уже в этом году составить 10%. А к концу срока, к 2024 году, — 80%. Доля же контрактов, предусматривающих выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог на принципах контракта жизненного цикла, предусматривающего объединение различных видов дорожных работ, — 70%. Новые технологии должны внедряться более активно в дорожную деятельность. Нам всем нужны современные, безопасные и качественные автомобильные дороги. И конференция это убедительно показала.

— Сегодня многие подрядчики стоят перед выбором, что важнее: освоение средств или каче-

На контроле

«Убитым» дорогам — новую жизнь

НАЦПРОЕКТ

Специалисты ГКУ НО «Главное управление автомобильных дорог» вместе с общественными контролерами проверили, как чувствуют себя нижегородские дороги, отремонтированные в прошлом году по приоритетному федеральному проекту «Безопасные и качественные дороги».

Одна из них — участок дороги Рязск — Касимов — Муром — Нижний Новгород в Павловском районе — была отмечена на «карте убитых дорог» ОНФ и отремонтирована в 2018 году. Осенью была проведена совместная приемка работ, проверены продольные и поперечные параметры, углы наклона. Это региональная дорога с интенсивным движением. При повторной проверке дефектов на дороге и обочине не обнаружено. По словам координатора площадки «Безопасные и качественные дороги» ОНФ Андрея Нестеренко, сейчас на дороге не скапливается вода, что тоже должно положительно сказаться на ее долговечности и безопасности движения. На дороге был вырезан керн. Замеры показали, что толщина асфальтового покрытия соответствует нормативам. Клейкость на дороге даже ниже нормативных показателей — при допустимых 3–5 мм общественные контролеры намерили не более 2 мм. Участки дорог, отремонтированные в прошлом году, нахомятся на гарантии, поэтому в случае обнаружения дефектов подрядчику пришлось бы их исправлять за свой счет.

До ремонта водители жаловались на плохое состояние дороги и общественникам, и местным властям, и в областной минтранс. И добились, чтобы участок был включен в план ремонтных работ 2018 года.

В этом году ремонт на дороге будет продолжен, уже в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» планируется отремонтировать еще 14,2 км, рассказал начальник управления организации ремонта и содержания автомобильных дорог ГКУ НО «ГУАД» Александр Герасименко.

Представитель ГУАДа добавил, что уже проведен конкурс и определен подрядчик на два ненормативных участка дорог.

Общее финансирование дорожного нацпроекта в Нижегородской области на 2019 год составляет 6,7 млрд руб.

Татьяна ЕЛАТИНА, собкор «ТР»

Нижегородская обл.

Без пробок!

В Серпуховском районе Подмосковья введен в эксплуатацию путепровод на автодороге А-108

ВВОДЫ

Сооружение избавило от пробок участок трассы у станции Шаропова Охота, где из-за высокой интенсивности движения поездов шлагбаум опускался на несколько часов в сутки. Теперь автомобилисты могут проезжать это место за считанные секунды, сообщает ФКУ «Центравтомагистраль».

Движение по новому путепроводу было открыто еще 5 марта текущего года. За минувшие два с половиной месяца строители закончили устройство съездов в садовом товариществе, разобрали технологическую дорогу с железнодорожным переездом, обустроили тротуары, нанесли разметку, завершили работы по благоустройству и озеленению придорожной полосы.

В целях повышения уровня безопасности участок был оснащен дополнительными средствами технического обустройства, в том числе автоматизированной системой организации дорожного движения. Оборудование позволяет отслеживать и распределять транспортные потоки, следить за соблюдением правил дорожного движения, а также заранее информировать автомобилистов об изменениях погодных условий.

Общая протяженность сооружения, включая подъездные участки, составляет 1530 м. Для обеспечения безопасности движения установлено более 3000 пог. м металлического барьерного ограждения и 54 дорожных знака. Для удобства местных жителей и дачников дорожники обустроили две автобусные остановки, оборудованные переходо-скоростными полосами. Среди экологических мероприятий — строительство очистных сооружений и шумозащитных экранов протяженностью 930 пог. м.

По графику

В Чувашии около 90 км федеральных трасс приведут в нормативное состояние

ПЕРСПЕКТИВА

Также в этом сезоне начнется активная фаза строительства эстакады к мосту через Суру на 582-м км и реконструкция 6-километрового участка трассы М-7 «Волга» в Чебоксарском районе республики, сообщает ФКУ «Волго-Вятскуправтодор».

В этом году на строительстве эстакады, ввод которой в эксплуатацию намечен на 2020 год, из федерального бюджета выделено более 930 млн руб.

— Строительство эстакады к мосту через Суру идет по графику, — отметил начальник ФКУ «Волго-Вятскуправтодор» Илдар Мингазов. — Мостовики приступили к устройству монолитной железобетонной плиты, которая объединит балки пролетных строений сооружения. Также ведется работа по монтажу самих балок: всего их будет около 180.

В середине лета планируются приступить к реконструкции участка трассы М-7 «Волга» с 637-го по 643-го км — подрядчик определен в июле.

Что касается ремонтных работ, то их наибольший объем придется на автодороги М-7 «Волга» и А-151 Цивильск — Ульяновск. В этом сезоне капитально отремонтируют 43 км трасс в Батыревском, Козловском, Комсомольском, Цивильском районах республики. Также запланирован ремонт двух участков в Канашском и Ядринском районах общей протяженностью 14,5 км.

Еще 31 км автодорог защитят слоями износа. Кроме того, на трассе М-7 отремонтируют мост через Аттиковский овраг, путепровод на 730-м км и подземный пешеходный переход на 656-м км. Для обеспечения безопасности дорожного движения на трассе М-7 построят 37,5 км линий электроосвещения.

Всего в 2019 году будут приведены в нормативное состояние 88,7 км федеральных автомобильных дорог (это 27% сети федеральных трасс, проходящих по Чувашии).

Пресс-служба Росавтодора

Цена раздора

Сложности с переносом газовых коммуникаций остаются главным риском срыва сроков ввода ЦКАД

ПРОБЛЕМА

Об этом сообщил заместитель председателя правления ГК «Автодор» Игорь Зубарев в рамках «круглого стола» в Совете Федерации по контролю за ремонтом дорог.

Он пояснил, что дорожники обязаны согласовать технику выполнения переноса коммуникаций с владельцами сетей. Но в отсутствие нормативных требований к владельцам сетей по таким технологиям в вопросе переноса инженерных коммуникаций происходит полная вакханалия. «Выдача техусловий никак не регулируется. Никаким образом не хотят нас подключать, — рассказал он. — Я считаю, что это абсолютно недопустимая ситуация с объектом, который финансируется из денег федерального бюджета».

В частности, по словам Игоря Зубарева, владельцы сетей настаивают на выполнении работ их подрядчиками, на полной предоплате, а также завышают стоимость работ. «И это цена объекта, который уже прошел главгосэкспертизу», — отметил он.

Напомним: строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 530 км пройдет по территории Новой Москвы и Подмосковья приблизительно на 50 км от МКАД, параллельно Малому (А-107) и Большому (А-108) кольцам. Проект разделен на пять участков.

В конце апреля Счетная палата РФ отметила, что срывы сроков строительства ЦКАД могут потребовать от бюджета дополнительно 19,8 млрд руб. на возмещение концессионерам.

Сергей ИВАНОВ



Евгений УШЕНИН, спечкор «ТР»

Новосибирск

На снимках: идет дискуссия; ремонт дорог в Новосибирске в рамках проекта БКД