



НАША СПРАВКА

В оперативном управлении ФКУ «Сибуправтодор» – федеральные автомобильные дороги Р-254 «Иртыш» (М-51 «Байкал»), Р-255 «Сибирь» (М-53 «Байкал»), Р-256 «Чуйский тракт» (М-52 «Чуйский тракт»), А-320 (М-38), Р-402 (1Р 402) в границах Новосибирской, Кемеровской, Омской и Томской областей общей протяженностью – 2027,3 км (без транспортных развязок), а также 103 мостовых сооружения общей протяженностью 8458,6 п.м.

ДМИТРИЙ ТУЛЕЕВ: «ГОТОВЫ К ВЫПОЛНЕНИЮ МАСШТАБНЫХ ЗАДАЧ»

Опыт прошедших лет свидетельствует о том, что если нет больших потрясений в экономике, то дорожная отрасль прогрессирует быстрыми темпами. Так было и в 2005-2008 годах, до наступления кризиса. Динамичное развитие было зафиксировано и после 2012 года, когда были возрождены дорожные фонды. Не случайно, что результаты работы в прошлом году для большинства организаций дорожного комплекса страны оказались отрадными. Прежде всего, потому, что выросло финансирование как на федеральном, так и на региональном уровнях, и это позволило увеличить объемы работ по строительству, реконструкции и ремонту автодорог. Но, вместе с тем, есть тревога и за нынешний год, ведь экономические санкции, низкие цены на нефть могут отразиться и на дорожной отрасли. Мы попросили поделиться своим мнением об этих проблемах и рассказать о деятельности его ведомства начальника Федерального управления автомобильных дорог «Сибирь» Федерального дорожного агентства (ФКУ «Сибуправтодор») Дмитрия Тулеева.

– Дмитрий Аманович, прежде чем коснуться проблем, попросила бы Вас коротко подвести итоги прошлого года?

– Хочу отметить, что мы полностью выполнили план 2014 года, который для нашего управления стал рекордным по объему финансирования: около 10 миллиардов рублей. Нам удалось отремонтировать более 520 км федеральных дорог в четырех подведомственных нам регионах. И, что особенно важно, – в общем объеме ремонтных работ год от года растет доля капитального ремонта – затратных мероприятий с долгосрочным эффектом. В прошлом году финансирование капитального ремонта составило 60%, из выделенных на ремонтные работы, средств. Подобное распределение средств позволяет нам с каждым годом улучшать состояние вверенных нам авто-

дорог, уменьшать километраж участков с просроченным ремонтом. Конечно, мы будем стремиться сохранить такую тенденцию и впредь.

– Еще несколько лет назад все дорожники России основной проблемой для них называли недоремонт. И вот, уже который год этот вопрос не снимается с повестки дня.

– Это и понятно, потому что нельзя в одночасье преодолеть последствия политики недофинансирования дорожной отрасли в 90-е годы и начале нулевых. Средств даже на содержание выделялось минимум, ремонты не проводились, потому дороги постепенно разрушались. К тому же, выросла интенсивность движения, увеличилась нагрузка на ось. Все это негативно отражается на состоянии автомагистралей. Но ситуация сегодня изменилась в лучшую сторону. Доля недоремонта уменьшается с каждым годом. На начало 2015 года нормативным требованиям соответствуют 70,9% дорог ФКУ «Сибуправтодор», что значительно выше среднероссийского показателя.

И главная проблема для дорожников сегодня – постоянный рост интенсивности движения. В режиме превышения расчетной интенсивности работают сегодня более 54% дорог, находящихся в оперативном управлении ФКУ «Сибуправтодор». Решить этот вопрос можно только строительством новых магистралей, в том числе – обходов городов, но это не быстрый процесс. Более половины ДТП связаны с выездом на полосу встречного движения, наездом на пешеходов, нарушением правил обгона и проезда перекрестков. Здесь также необходимы работы, затратные по времени и финансам, по разделению встречных потоков, устройству развязок в разных уровнях. На постоянной основе ведутся работы по нанесению разметки и шумовых полос, установке или замене дорожных знаков, изменению организации дорожного движения при необходимости и т.д. Перспективное направление – развитие систем погодного мониторинга, позволяющее своевременно информировать как дорожников, так и водителей о состоянии проезда. Но ожидать решения всех про-

блем от дорожников и ГИБДД не совсем правильно, от водителей также требуются определенные усилия – по соблюдению правил движения и культуре вождения. Нарушение скорости и дистанции, правил обгона, легкомысленное отношение к погодным условиям – по-прежнему основные причины аварий на трассах.

– Нынешняя зима для регионов Сибири выдалась снежной. Как Вы оцениваете работу дорожников региона по обеспечению безопасного и бесперебойного проезда на федеральных дорогах Новосибирской, Кемеровской, Омской и Томской областей?

– Нам не привыкать работать в условиях, которые кому-то могут показаться экстремальными. Обильные снегопады и сильные морозы для наших дорожников – не редкость. Поэтому подготовка к сезону зимнего содержания начинается практически сразу после завершения предыдущего – с заготовки противогололедных материалов, ремонта техники. С наступлением зимнего сезона организации, обслуживающие фе-



деральные трассы, переводятся в режим высокой готовности к работе в сложных погодных условиях. Особенность Западной Сибири – резкоконтинентальный климат. Погода может меняться стремительно, в течение суток оттепель с мокрым снегом может смениться сильным морозом, и наоборот. В таких ситуациях дорожники работают, как правило, круглосуточно, и не только обеспечивают проезд, но и оказывают срочную помощь водителям, попавшим в беду. Несмотря на сложные условия все подрядные организации, занятые на содержании автодорог, успешно справились с возложенными на них обязательствами, за что хотел бы выразить им свою благодарность.

– Дмитрий Аманович, Вы уже долгое время работаете руководителем ФКУ «Сибуправтодор». Какие крупные проекты удалось реализовать за эти годы?

– Наиболее масштабным объектом в 15-летней истории «Сибуправтодора» является Северный обход города Новосибирска протяженностью 76 км, строительство которого мы завершили в 2011 году. Осенью 2013 года мы приступили к реализации очередного проекта – строительства Восточного обхода Новосибирска – четырехполосной цементобетонной магистрали протяженностью около 80 км, с современными транспортными развязками и дорожными сооружениями. Сейчас работы ведутся на первом этапе протяженностью 20 км.

На трассе Р-254 «Иртыш» в прошлом году были начаты работы по реконструкции на третьем пусковом комплексе протяженностью около 6 километров, примыкающем к Северному обходу Новосибирска. В нынешнем году мы продолжим работать здесь и одновременно развернем работы на пусковых комплексах № 1 и № 2. В целом период реализации этого проекта – до 2018 года. В результате реконструкции из нынешней двухполосной дорога станет четырехполосной, с разделительным барьерным ограждением и искусственными сооружениями.

Планомерно ведется реконструкция подъезда к городу Томску на трассе Р-255 «Сибирь». В 2012-2013 гг. здесь было реконструировано 16 км, в нынешнем году – запланирована сдача в эксплуатацию еще 3 км.

– Сегодня много говорят о том, что экономическое состояние страны нестабильное, а потому могут возникнуть проблемы при реализации инфраструктурных проектов, то есть могут просто сократить финансирование, отложить строительство или реконструкцию некоторых объектов на более поздние сроки.

– Что касается наших объектов строительства и реконструкции, о которых я только что сказал – работы по ним продолжаются в соответствии с графиком. Некоторое снижение финансирования – в пределах 10% – однозначно не ставит эти планы под угрозу срыва. Мы уже видим, что ситуация в экономике изменяется в лучшую сторону. Уже сегодня дают о себе знать меры по стабилизации ситуации, предпринятые руководством страны. Поэтому мы по-прежнему, в соответствии с поручением Президента Российской Федерации планируем в ближайшее десятилетие увеличить объемы строительства и реконструкции автомобильных дорог в два раза по сравнению с периодом 2003-2012 годов. Так, в период с 2003 по 2012 годы объем строительства и реконструкции по ФКУ «Сибуправтодор» составил около 80 км, в том числе строительство Северного обхода города Новосибирска и реконструкция подъезда к городу Томску. А в период с 2012 по 2022 годы планируется построить и реконструировать более 160 км дорог. Будут осуществлены такие проекты, как строительство Восточного обхода Новосибирска – 80 км, обхода Мариинска – 20 км, реконструкция – 60 км (участок автодороги М-53 «Байкал» км 149 – км 158 и участок трассы М-51 «Байкал» км 1392 – км 1443 – от границы Новосибирска на запад).

Согласно плану, будут вестись работы по ремонту и капитально-

му ремонту. Хочу обратить внимание, что в нынешнем году мы акцентируем внимание на вопросах содержания дорог. Рост финансирования по этому направлению даст нам возможность в течение года увеличить общую протяженность участков с высоким уровнем содержания нынешних 325 км до 1 228 км. Таким образом, мы на пути к тому, чтобы в соответствии с политикой Росавтодора довести этот показатель к 2018 году до 85% общей протяженности нашей сети. Замечу, что эту же задачу – обеспечение сохранности дорог – в качестве одной из первоочередных поставил перед дорожниками Владимир Владимирович Путин на заседании Госсовета в Новосибирске в октябре прошлого года.

Качественное содержание – не менее значимо, чем качественный ремонт. Своевременное устранение возникающих дефектов позволяет не только обеспечить безопасный и комфортный проезд, но и увеличить межремонтные сроки. Для сибирских трасс это особенно актуально. Постоянные перепады температур при растущей транспортной нагрузке повышают уязвимость дорожного покрытия, а короткое лето дает не так много времени на ремонтные работы.

– Сегодня качества ремонта, реконструкции и строительства невозможно добиться без внедрения передовых технологий, современной производственной базы. Как обстоят дела в этом отношении в подрядных организациях ФКУ «Сибуправтодор»?

– С 2012 года при заключении контрактов с подрядчиками обязательным требованием является применение современных технологий и материалов. К примеру, это касается использования износостойких смесей и полимерно-битумных вяжущих. Несколько лет назад мы начали «обкатку» холодного ресайклинга – экономичного и экологичного метода замены дорожного покрытия. В 2014 году эта технология применялась у нас практически на всех участках капитального ремонта в Омской и

Новосибирской областях общей протяженностью 48 км.

В прошлом году в Омской области впервые для нас была применена технология устройства тонкослойного покрытия типа Новочип, с использованием асфальтоукладчика оборудованного системой «SprayJet» на двух объектах ремонта автомобильной дороги Р-254 общей протяженностью 42 км. Считаю, что за технологиями устройства тонкослойных покрытий будущее. И обусловлено это, в первую очередь, ежегодно увеличивающейся протяженностью дорог с достаточной несущей способностью и значительным ростом интенсивности движения с резким увеличением в составе транспортного потока доли большегрузных автомобилей с осевыми нагрузками, превышающими расчетные, что приводит к существенному изнашиванию дорог и дорожных сооружений. В таких условиях устройство поверхностной обработки уже неэффективно, а обеспечение высокоскоростного ремонта возможно только путем укладки тонких слоев износа. Еще один пример, участок ремонта Северного обхода Новосибирска, где мы использовали щебеночно-мастичную смесь на полимерно-битумном вяжущем ПБВ-60. Для нас это также новый материал, в части применения именно этой марки вяжущего в составе щебеночно-мастичной смеси и укладки этого материала на жесткое покрытие толщиной всего 3 см.

Работа по внедрению инноваций ведется планомерно и будет продолжена. Наши сотрудники, как и специалисты дорожно-строительных предприятий, отслеживают новинки, появляющиеся в отрасли, проводят испытания, анализируют результаты, по которым затем принимаются решения. Производственный потенциал подрядных организаций растет, все они оснащены современной техникой, имеют мощные материально-технические базы. Так что мы готовы к выполнению тех масштабных задач, которые стоят в ближайшие годы перед нашим управлением. //

Татьяна ЛИПОВИЦКАЯ

