

АВГУСТОВСКИЕ ВСТРЕЧИ В ПРИБАЙКАЛЬСКОЙ СТОРОНЕ

На несколько августовских дней Иркутск стал столицей дорожников России. Именно здесь прошли сразу несколько крупных мероприятий федерального масштаба, организованные Росавтодором. Здесь была проведена научно-практическая конференция «Развитие транспортной системы России. Дороги Сибири». Состоялась коллегия ФДА, посвященная уровню содержания дорог, контролю качества дорожных работ, а также развитию придорожного сервиса. Свои стенды открыла для посетителей международная выставка-форум «Дороги России XXI века». Начало же мероприятиям было положено в Новосибирске.



2000 километров по дорогам Сибири

О научной стороне конференции «Развитие транспортной системы России. Дороги Сибири» можно было не беспокоиться. Желающих выступить в Иркутске, поделиться своим мнением, обсудить проблемы отрасли, в том числе и с точки зрения науки, было достаточно. А как же быть с практической составляющей конференции? Ответом на этот вопрос стала организация автопробега «Дороги лучше – Байкал ближе» по маршруту Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск, которая взяла старт 10 августа. За два дня предстояло проехать по сибирским дорогам около двух тысяч километров.

Комфортабельный автобус стал своеобразной штаб-квартирой, где зачастую обсуждались насущные вопросы. По пути знакомились с состоянием дорог, с объектами строительства, реконструкции и ремонта, анализировали проблемы развития дорог в Сибирском регионе.

В ходе поездки Роман Старовойт провел встречи с главами Новосибирской, Кемеровской и Иркутской областей, а также Красноярского края. У каждого региона свои проблемы, свои проекты.

В Новосибирске ведется строительство первого Восточного обхода города, протяженностью 20 км. Сдать его планируется в 2017 году. И только затем приступить к возведению второго этапа. Но руководство области и дорожной администрации, желая ускорить реализацию проекта, попросили включить строительства второго этапа в федеральную адресную инвестиционную программу 2016 года.

В Новосибирске также планируют строительство четвертого моста через реку Обь. Но своих средств у региона на такой масштабный проект не хватит, поэтому нужно федеральное софинансирование.

В Кемеровской области уже который год обсуждают проект строительства обхода города Кемерово. В его реализации необходима помощь центра. Злободневным являются и вопросы о финансировании из федерального бюджета строительства скоростной трассы Кемерово – Ленинск-Кузнецкий, а также о содействии передачи в федеральную собственность трассы Томск – Мариинск.

В Красноярском крае начата подготовка к Всемирной зимней Универсиаде 2019 года. Как обычно, в ходе проведения крупных политических и спортивных форумов, большое внимание уделяется дорожно-транспортной инфраструктуре. В Красноярске уже наметили основные объекты, которые необходимо возвести в Универсиаде. ФДА заявило дополнительную потребность бюджета Красноярского края на софинансирование объектов Универсиады в объеме – 4 527 млн рублей. Но эти деньги появятся лишь после того, когда из федерального бюджета выделят средства на проведение студенческих игр.

На всем протяжении пути, участники автопробега изучали также уровень придорожного сервиса. Прямо скажем, в Сибири пока этот вопрос находится не на должном уровне. Вокруг крупных городов есть места, где автомобилисты могут поесть, отдохнуть, а вот чем дальше, тем, как говорится, цивилизации меньше. Есть над чем поработать в этом направлении и дорожникам, и местному бизнесу.

Запоминающимся событием стало открытие движения на новом участке дороги, где был ликвидирован последний грунтовый разрыв на трассе Р-255 «Сибирь». Я несколько раз во время командировок проезжал по этой трассе и прекрасно помню эти разрывы. Помнится, что одна из статей так и называлась: «Когда не будет гравийных разрывов». Правда, с той поры прошло уже восемь лет. И вот, наконец, долгожданное событие случилось. В этот же день прошли торжества, посвященные открытию движения по путепроводу через железнодорожные пути на 1362 километре трассы Р-255 «Сибирь».

А в это время в Иркутске...

Пока участники автопробега с остановками и ночевками не спеша добирались до конечного пункта маршрута, 12 августа в Иркутске открылась выставка-форум «Дороги России XXI века».

В первый день работы форума состоялось рабочее открытие 15-й международной выставки «Дороги России XXI века» и заседание трех круглых столов: «Применение современных технологий и техники при проведении дорожно-строительных работ на автомобильных дорогах», «О внедрении современных требований и методов испытаний органических вяжущих и дорожного асфальтобетона на основе методологии Supergravel», а также круглый стол на тему безопасности функционирования автомобильных дорог.

В ходе этих мероприятий дорожники с разных регионов поделились опытом применения передовых технологий при строительстве и ремонте автодорог.

На следующий день состоялось официальное открытие выставки форума, в котором участвовали руководитель Росавтодора Роман Старовойт, губернатор Иркутской области Сергей Ерошенко, заместитель председателя Госдумы РФ по транспорту Сергей Тен, заместитель полпреда Президента в СФО Андрей Филичев. После приветствия участников они провели обход выставки «Дороги России XXI века», ознакомились со стендами ведущих компаний, которые представили свою продукцию.





Приоритеты на объектном уровне

Основным мероприятием выставки-форума значилось пленарное заседание конференции «Развитие транспортной системы России. Дороги Сибири». С докладом на нем выступил заместитель руководителя Росавтодора Игорь Астахов. «Сегодня на территории СФО реализуется много проектов строительства и реконструкции федеральных трасс, – сказал Игорь Астахов. – В период 2014 – 2018 годов здесь осуществляются строительство и реконструкция федеральных дорог общей протяженностью 479 км. За счет трансфертов из федерального бюджета реализуются крупные инвестиционные проекты на региональной дорожной сети, в том числе строительство моста через Енисей в Красноярске, автомобильной дороги Ленинск-Кузнецкий – Кемерово в Кемеровской области и другие».

Среди приоритетов Росавтодора Игорь Астахов назвал развитие автомобильных дорог Дальневосточного федерального округа, Северного Кавказа (в первую очередь М-29 «Кавказ»), автодорог М-5 «Урал» и М-7 «Волга», а также мероприятия по повышению безопасности дорожного движения. Замруководителя Росавтодора подчеркнул: «Высшими приоритетами, не подлежащими снижению финансирования в 2015 году, определены ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог (219,8 млрд. рублей), предоставление субсидий субъектам Российской Федерации на подготовку и проведение Чемпионата мира по футболу в 2018 году (10,8 млрд. рублей), а также предоставление субъектам Российской Федерации иных межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности (21,8 млрд. рублей)».

Говоря о формировании перечня строительных работ в условиях рецессии, докладчик заметил, что ФДА вынуждено прорабатывать приоритеты программ нового строительства на объектном уровне. В качестве примера, он привел автодорогу «Байкал», которая сегодня уже не отвечает возросшим требованиям. Впрочем, в журнале «Дороги и транспорт» два года назад мы освещали проблему низкой пропускной способности автодороги «Байкал», заостря-

ли внимание на том, что участок от Новосибирска до Читы станет «узким местом», после завершения строительства магистрали «Амур». Били тревогу дорожники Сибири не зря, но тогда их не услышали. Теперь, судя по выступлению Игоря Астахова, в Росавтодоре пришли к выводу о том, что из-за возросшей интенсивности движения на «Байкале» возникают проблемы. Оказалось, что необходимо увеличить пропускную способность автодороги, построить обходы населенных пунктов, провести линии электроосвещения. Поэтому в ФАИП включены строительство обходов городов Мариинска в Кемеровской области, Ачинска, Канска и ряда сельских населенных пунктов в Красноярском крае, села Десятниково в Республике Бурятия, путепроводов через железные дороги в Иркутской области и т.д. Работы по реализации этих проектов могут быть начаты, а вот когда завершатся – неизвестно. Потому что никто не знает, как будет обстоять дело с финансированием дорожной отрасли в стране в ближайшие годы.

Содержание и ремонт – не троны!

Финансирование работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту дорог в этом году снизилось. Такая тенденция может сохраниться и в будущем году. Но последствия секвестирования не коснутся работ по содержанию и ремонту автодорог. Росавтодору удалось отстоять это направление деятельности.

Иначе не выполнить задачу приведения к 2019 году в нормативное состояние всю протяженность федеральных автомобильных дорог без учета участков планируемых к ремонту и реконструкции в очередном году. В 2014 году было отремонтировано более 9,5 тыс. км федеральных дорог, на 2015 год намечено около 9 тыс. км. «По итогам 2014 года показатель доли протяженности федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям, после десятилетий топтания на уровне 36-38%, перешагнул 50-процентный рубеж и составил 52,8%», – привел статистические данные Игорь Астахов.

Вместе с тем, надо отметить, что уменьшаются объемы реконструкции дорог, потому увеличивает-



ся потребность в капитальном ремонте. Приемка в федеральную дорожную сеть новых региональных дорог, имеющих неудовлетворительное состояние, также требует существенных ресурсов на их восстановление и содержание.

Одними словами качество не повысить

В докладе были затронуты и вопросы обеспечения качества работ. Игорь Астахов отметил претензионно-исковую работу, проводимую Росавтодором. Согласимся, что в этом направлении многое делается. Внедряются новые технологии, материалы, которые позволяют повысить качество дорожного строительства. Но, тем не менее, не финансирование, а качество работ пока остается самой большой проблемой дорожной отрасли. Да, иски предъявляются, проходят суды, но подрядчик обычно отделяется небольшим штрафом. Но если проверка показала, что работа выполнена некачественно, то это значит, что выделенные на объект деньги ушли не по назначению, то есть в чей-то карман. А это уже можно квалифицировать как уголовное преступление. Но сколько у нас чиновников или руководителей дорожных организаций привлечены к ответственности? Если судить по сообщениям СМИ – единицы! И даже в этом случае, дела возбуждены не по обращению дорожных ведомств, а в результате деятельности правоохранительных органов. Только вот об этом почему-то с высоких трибун не принято говорить. Но раз эти вопросы замалчиваются, то и впредь будут рождаться и распространяться слухи о многомиллионных «откатах» в дорожной отрасли.

Заслон «тяжеловесам»

В заключение доклада Игорь Астахов остановился на мерах, предпринимаемых для обеспечения сохранности автодорог. В этой сфере в последние годы сделан большой шаг вперед. Особенно в вопросах ограничения движения большегрузного транспорта.

Как заявил докладчик, лишь менее 12% протяженности федеральных дорог рассчитаны на пропуск транспортных средств с осевой нагрузкой свыше

11,5 тонн. Более трети протяженности рассчитаны на пропуск осевых нагрузок менее 10 тонн. Исходя из сведений официальной статистики, с нарушением правил осуществляется около 30-40% грузоперевозок, при этом средний перевес составляет около 50%.

Выполняя поручения Президента РФ по итогам заседания президиума Государственного совета, прошедшего в ноябре прошлого года в Новосибирске, осуществляется создание автоматизированной системы весогабаритного контроля. Разработано необходимое программное обеспечение единой информационной системы мониторинга движения крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств, оно уже запущено в тестовом режиме. К системе подключены 16 автоматических пунктов весогабаритного контроля, в 2018 году планируется завершить развертывание сети из 127 автоматизированных стационарных пунктов весогабаритного контроля с функцией фото- и видеофиксации. Они должны обеспечить покрытие всех основных транспортных коридоров.

На пленарном заседании также выступили и.о. первого заместителя Председателя Правительства Иркутской области Николай Слободчиков, который поделился планами развития сети автомобильных дорог Иркутской области на период до 2030 года, генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин с докладом «О задачах территориальных органов управления на 2015-2016 гг.».

Первый заместитель председателя правления по технической политике ГК «Автодор» Игорь Урманов рассказал об инновационной технической политике ГК «Автодор». С интересом выслушали присутствующие и выступление начальника главного управления дорожного хозяйства Московской области Константина Ляшкевича об опыте организации весогабаритного контроля на автомобильных дорогах региона.

Еще один опыт, на этот раз, по сохранности автодорог, озвучил секретарь общественного совета по функционированию и развитию дорожно-транспортной отрасли в Новосибирской области Юрий Шевцов.



О чем говорили на коллегии?

В ходе пленарного заседания, на первый взгляд, все злободневные вопросы были обсуждены. Но на повестке дня выставки-форума значилось еще одно мероприятие – Коллегия Федерального дорожного агентства. Тут уж можно было поговорить, как говорится, по душам. Все-таки, есть нюансы, которые не предназначены для широкой аудитории.

На коллегии шла речь о том, что необходимо в дальнейшем обеспечить высокий уровень содержания автодорог. Пока таких участков на федеральных трассах не так много, всего 33,7% от общей сети. Начальник управления эксплуатации автодорог Росавтодора Павел Ручьев сказал, что программа ремонтных работ вполне согласуется с поставленной задачей к 2019 году привести 85% сети федеральных трасс к нормативу. «После приведения автодороги в нормативное состояние, путем капитальных ремонтов и ремонтов, на ней должен быть обеспечен высокий уровень содержания, – заметил он. – Таким образом, с 2019 года по высокому уровню должны содержаться федеральные дороги на всем их протяжении».

В ходе коллегии было поручено усилить контроль за соблюдением подрядными организациями требований безопасности дорожного движения при производстве дорожных работ. Особую актуальность этот вопрос приобрел после трагедии произошедшей на трассе Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре. Тогда одной из причин были названы ремонтные работы на автодороге.

Начальник финансово-экономического управления Росавтодора Ирина Цвигун призвала собравшихся принять меры для безусловного исполнения лимитов бюджетных обязательств на 2015 год, а также повысить эффективность претензионной работы и взыскание начисленных штрафных санкций с исполнителей госконтрактов, допустивших нарушения.

Внедрению инноваций посвятил свое выступление начальник управления научно-технических исследований и информационного обеспечения Росавтодора Александр Бухтояров. В частности, он отметил, что в 2015 году запланировано внедрение 579 инновационных технологий на 426 объектах. Александр Бухтояров также подчеркнул важность широкого освещения результатов деятельности

ФДА в средствах массовой информации, как на федеральном, так и на региональном уровнях.

В ходе коллегии был отмечен положительный опыт развития придорожного сервиса в ФКУ Упрдор «Алтай» и ФКУ «Волго-Вятскуправтодор». Дано поручение подготовить предложения по созданию Генеральной схемы размещения объектов дорожного сервиса вдоль автодорог. Было выдвинуто предложение провести конкурс по номинациям «Лучший многофункциональный объект дорожного сервиса», «Лучший гостиничный объект дорожного сервиса», «Лучший объект дорожного сервиса в сфере питания».

Вместо эпилога

Многие регионы стремятся провести подобные форумы на своей территории. Конечно, они несут определенные расходы, но она несравнима с пользой. Во-первых, можно, как говорят, показать себя, рассказать о достижениях. Но, вместе с тем, поделиться и проблемами. Ведь одно дело, когда о том, что городу нужен обход, услышать сидя в кабинете в Москве, другое, когда воочию убеждаешься в этом. И, пользуясь тем, что в гости заехал руководитель ФДА, местные власти ненавязчиво озвучивают свои просьбы, мол, вы сами увидели, какая сложная ситуация, надо бы наш проект реализовать поскорее. Бывает такое «лоббирование» достигает цели. Не думаю, что за это кто-то кинет камень в руководителей регионов. В конечном счете, их обязанность защищать интересы своего региона, обосновывать и продвигать нужные проекты.

Но, наверное, не в этом суть проведения выставки-форума, конференции и коллегии в регионах. Главное, что собравшись вместе, представители подведомственных ФДА учреждений, дорожно-строительных компаний могут обсудить вопросы, сообща поискать пути решения, поделиться опытом. Вместе с тем, руководство Росавтодора не «через бумагу», а лично доносят до подчиненных новые требования, предъявляемые к ним. Так что, можно с уверенностью сказать, что встречи на Иркутской земле достигли своей цели. ■

Подготовил Комил ЖАББАРОВ.

Фото Евгения КУЗНЕЦОВА,
пресс-служба Росавтодора.