



РАВНЯЕТСЯ ЧЕТЫРЕМ ФРАНЦИЯМ...

Через Уральский регион проходит географическая граница между Европой и Азией. Если точнее, он расположен в самом центре Евразии. И неудивительно, что именно через УФО проходят основные автомагистрали и, соответственно, грузопотоки между европейскими и восточноазиатскими странами.

Причем эти трассы функционируют в сложнейших природно-климатических условиях, характерных для всего региона.

Упомянутые обстоятельства отнюдь не облегчают работу Федерального казенного учреждения автомобильных дорог «Урал», ответственного за содержание федеральных дорог в данном регионе. Но предприятие, созданное 20 лет тому назад, с честью выполняет возложенные на него обязанности.

Об обслуживании обширной сети федеральных дорог, о внедряемых инновациях, подготовке кадров, проблемах и их решении рассказал нашему корреспонденту и.о. начальника ФКУ «Уралуправтодор» Андрей СОЛЯРОВ.

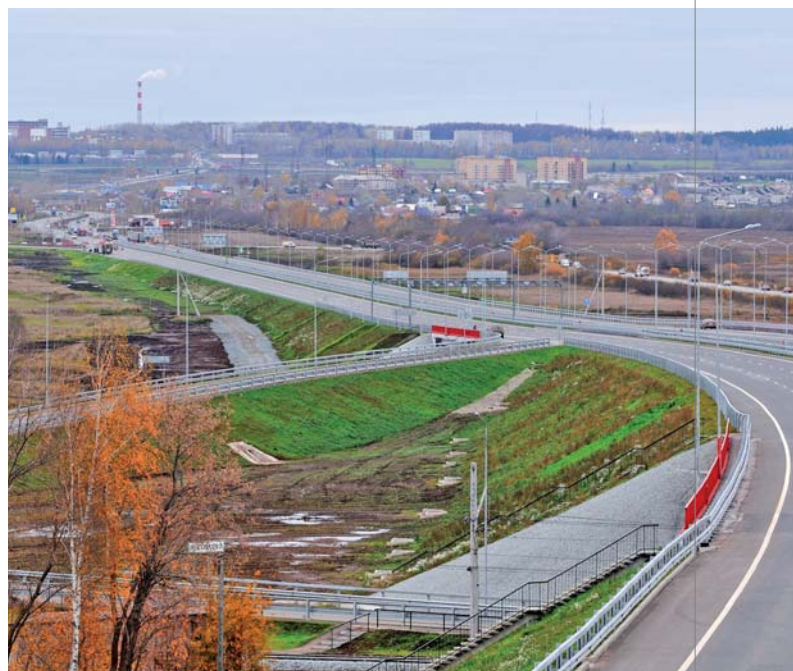
– Андрей Викторович, какой период можно считать, своего рода, отправной точкой отсчета возглавляемой Вами организации?

– У нас, действительно, обширная и география, и история. Если точнее, в этом году нашему ФКУ исполнилось 20 лет. Оно было образовано согласно приказу Федерального дорожного департамента Министерства транспорта РФ от 30 ноября 1995 года № 148 как «Федеральная дирекция автомобильной дороги «Тюмень-Ханты-Мансийск» с местом нахождения в г.Тобольске (Тюменской области).

30 января 2001 года Управление стало подведомственным Минтрансу РФ. А с 20 декабря 2002 года в составе этого Управления были созданы филиалы в Екатеринбурге, Перми и Тюмени; с середины марта 2012 года работает дополнительный филиал в г. Нефтеюганск (ХМАО). С 1 марта 2011 года Управление переименовано в Федеральное казенное учреждение «Федеральное управление автомобильных дорог «Урал» Федерального дорожного агентства».

- Общая площадь региона, магистрали которого курирует «Уралуправтодор», равняется, в буквальном смысле, четырем Франциям. Это не гипербола?..

- Нисколько. Если сопоставить общую территорию УФО с



европейскими масштабами, то и получится... почти «четырёхкратная» территория Франции. Плюс к тому, через УФО проходят важнейшие евроазиатские, точнее трансконтинентальные автомагистрали. Наше предприятие - одно из крупнейших учреждений «Росавтодора», ответственное за дорожную сеть Пермской, Свердловской и Тюменской областей, включая Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа. В «Уралуправтодоре» работает 136 специалистов, причем многие из них - можно сказать, семейные дорожные династии.

Судите сами: общая протяженность автодорог, подведомственных ФКУ «Уралуправтодор», составляет 2380,136 км. В основном это дороги 2-й и 3-ей категорий, построенные еще в 70-80-е годы XX века. По данным диагностики, в удовлетворительном состоянии находится 1303,77 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения: это примерно 54,13% упомянутой протяженности подведомственных нам трасс. В режиме перегрузки работают 485,85 км или 19,9% от общей протяженности обслуживаемой сети.

– Что Вы можете сказать о динамике загруженности этой сети и о наиболее проблемных ее участках, прио-

ритетных в плане дорожно-строительных работ?

– Загрузка федеральных дорог общего пользования возрастает, как и в других регионах страны, на подходах к административным центрам субъектов Федерации - это от 10 тыс. до 40 тыс. автомобилей в сутки. При этом в нашем регионе наиболее перегруженными являются участки на М-5 «Урал» Москва-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-Челябинск, подъезд к г. Екатеринбург (27 тыс. авт./сут.); Р-242 Пермь-Екатеринбург (39 760 . авт./сут.); Р-351 Екатеринбург-Тюмень (30 000 тыс. авт./сут.).

Хотел бы отметить, что дорога Р-242 Пермь-Екатеринбург давно не справляется с возрастающим потоком автомашин. Сейчас среднесуточная интенсивность движения на трассе — 23 тыс. автомобилей в сутки, что многократно выше уровня расчетных нагрузок. Поэтому проводятся комплексные работы по повышению пропускной способности этого направления.

Аналогичные работы, параллельно с мероприятиями по повышению эксплуатационной надежности дорог, осуществляются и на других упомянутых магистралях. Ведь от уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития самой дорожной сети во многом зависит социально-экономическое развитие любого регио-

на и, соответственно, повышение качества жизни населения.

Между тем, в нашем регионе немало сетевых диспропорций. Так, в северных районах Тюменской области, т.е. в ХМАО и ЯНАО, дороги, построенные в основном в 70-е годы, служили, главным образом, для обустройства и технологического обслуживания многочисленных нефтегазовых месторождений. И конечно тогда не учитывались возможности комплексного социально-экономического развития ХМАО и ЯНАО. В настоящее время сеть дорог общего пользования в этих округах находится в стадии активного формирования. Наблюдается рост грузопотока в межрегиональном сообщении, осуществляемом в основном по автодороге Тюмень – Ханты-Мансийск, которая в г. Тюмени стыкуется с магистральной автодорожной сетью России.

Замечу, в этой связи, что федеральная дорога Тюмень – Ханты-Мансийск на участке Тюмень – Тобольск – Сургут вошла в состав «Сибирского коридора» (Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард). Именно он интегрирует автодорожные сети дорог ЯНАО и ХМАО в общероссийскую систему автомагистралей.

Упомянутый коридор важен еще и потому, что, ввиду географического положения, здесь

формируются крупные транзитные грузопотоки. И, в целом, все трассы федерального значения в УФО играют роль «моста» между Европой и Азией.

К числу важнейших транзитных артерий всей России относятся многие автодороги региона: например, это подъезд к Екатеринбургу от трассы М-5 «Урал» Москва-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-Челябинск; международное значение имеет также дорожная сеть с индексом Е: это Р-242 Пермь-Екатеринбург, Р-351 Екатеринбург-Тюмень и Р-402 Тюмень-Ялуторовск-Ишим-Омск. Эти магистрали, напомним, - составные звенья трансъевропейского автомобильного маршрута Е22, проходящего с Запада на Восток по территории Великобритании, Нидерландов, Германии, Швеции, Латвии и России. Понятно, что поддержание надлежащего состояния упомянутых магистралей было и остается важнейшим направлением работы «Уралуправтодора».

– Андрей Викторович! Какие еще виды работ осуществляет руководимое Вами ФКУ? И какие организации являются основными партнерами «Уралуправтодора»?

– Федеральную сеть дорог, находящихся в ведении ФКУ «Уралуправтодор», обслуживают подрядные организации АО «Свердловскавтодор», АО «Тодэп», ООО МСК «СибАгро», ООО СМУ-34, АО «Мостострой -11», ООО «Северный Альянс». В со-

ответствии с долгосрочными государственными контрактами по оказанию соответствующих услуг эти организации, как и прежде, выполняют свои работы своевременно и с высоким уровнем качества.

Если же говорить о конкретных проектах, то можно отметить выполненные за последние годы работы по реконструкции дороги 1Р 242 Пермь-Екатеринбург на участке г. Пермь - граница Свердловской области в Пермском крае км 13+815 - км 33+415; магистрали 1Р 351 Екатеринбург - Тюмень на участке Камышлов - граница Тюменской области км 250+000 - км 261+000.

Вот уже год, как открыто движение по мосту через р. Демьянка на км 429+849 автомобильной дороги Тюмень - Ханты-Мансийск через Тобольск, Сургут, Нефтеюганск. Кроме транзитного движения, по мосту осуществляются транспортно-экономические связи между населенными пунктами Уватского района. Высокую оценку руководства получил тогда коллектив Мостостроя-11, выступивший генподрядчиком реконструкции моста, и выполнивший все работы качественно и в срок. В октябре прошлого года было открыто движение по новому мосту через реку Тобол на 78 километре федеральной трассы Тюмень - Ялуторовск - Ишим - Омск.

– Можно ли немного подробнее об этом проекте?

– Мост через реку Тобол построен по неразрезной технологии.

Полная длина моста через реку Тобол - 535 и 77 м; опор 12. На нем только два деформационных шва - в начале и конце моста, что обеспечивает плавность проезда автотранспорта на всем протяжении. Кроме того, для очистки ливневых и поверхностных вод с проезжей части, на мосту предусмотрены установки глубокой очистки. Хотел бы подчеркнуть, что в регионе это первый мост с собственной системой водоочистки, которая еще перед стоком на рельеф будет очищать жидкость от всех примесей.

К мосту построены подходы протяженностью 12 км и тоннельная развязка со стороны Тюмени. С возведением столь сложного объекта строители, замечу, справились за восемь с половиной месяцев.

Кстати, при строительстве моста использовалась продукция производителей УФО. Как заверяют подрядчики, новое сооружение прослужит 50-60 лет.

– По имеющейся информации, среди российских дорожно-строительных организаций "Уралуправтодор" – один из лидеров по использованию инноваций...

– На объектах нашего управления применяются многие инновационные решения. Среди них, например, геодезическое оборудование Topcon (создание геодезической разбивочной основы, геодезические и исполнительные съемки). Используется также 3D позиционирование – оно предус-



матривает контроль за положением рабочего органа дорожной техники по трем пространственным координатам. При этом используется автоматизированная система управления машинами - например, бульдозерами или асфальтными катками - с обеспечением приема сигналов ГЛОНАСС и GPS. Это минимизирует ошибки и риски при разметке, укладке полотна, выполнении других технологических процессов. А в результате, повышаются качество и производительность дорожно-строительных работ, оптимизируется расход материалов для дорожной одежды.

Внедрение новых технологий, материалов на нашем предприятии - вовсе не второстепенное дело. К тому же, в ФДА «Росавтодор» отлажена автоматизированная система управления Модуль контроля внедрения инноваций - АСУ МКВИ, что позволяет тщательно отслеживать и анализировать соответствующую информацию.

Например, в 2014 году было внедрено около 100 единиц инновационной продукции. Доминируют в этом перечне гидроизоляционные материалы иностранного и отечественного производства. Также одно из новшеств - это распыление специального раствора по всей обрабатываемой площади покрытия тонким и равномерным слоем. Что предотвращает появление проколов и трещин в дорожном покрытии.

Положительные результаты показывает и другое инновационное решение - санация водопропускных труб при помощи фотополимеризованных рукавов. То есть, обтяжка трубы таким материалом устраняет все повреждения, возникшие на ней в процессе эксплуатации или повреждения.

Кроме того, на объектах реконструкции, ремонта и капитального строительства применяются щебеночно-мастичный асфальтобетон для верхнего слоя покрытия; установка защитно-дренирующей прослойки из геотекстиля по подстилающему слою. Хотел бы также отметить, в числе используемых инновационных продуктов, гидроизоляцию на основе материала «Техноэластмост»; противозаиливающую обертку труб из материала «Дорнит». Активно применяются также эпоксидно-виниловая эмаль Stelpant-PU-Mica HS для окраски металлоконструкций; георешетка «Прудон»; перегружатель Шаттл Багги для оптимального устройства слоев дорожной одежды.

Управлением в 2011 году был приобретен современный диагностический комплекс на базе а/м ГАЗ 2705, укомплектованный оборудованием по замерам сцепных качеств дорожного покрытия с соответствующим программным обеспечением. Он представляет собой лазерную сканирующую систему «Волна» - для измерения колеяности, и профилометр - для измере-

ния микропрофиля покрытия и контроля его равномерности.

Хотел бы также отметить, что в конце июля текущего года ФКУ «Уралуправтодор» впервые применило в Свердловской области нанесение новой дорожной термопластиковой разметки. Она может наноситься на дорожное покрытие в любой сезон. Благодаря высокому качеству сцепления этой термопластиковой разметки с асфальтом, она имеет срок службы в 6-8 раз выше, чем любой другой материал, который наносится на дорожную разметку в виде краски.

В этом новшестве немало и экологических преимуществ: материал разметки не содержит вредных примесей, отсутствуют отходы при его использовании. А среди эксплуатационных достоинств того же материала - это, в частности, ровность толщины слоя по всей площади штучной формы; высокие светотехнические показатели элементов разметки. Вдобавок, время до полного отверждения штучной формы - после окончания монтажа до начала эксплуатации - составляет всего лишь 5-10 минут.

Хотел бы заметить, что небольшое число дорожно-строительных организаций соревнуются друг с другом за количество внедренных инноваций. На мой взгляд, такой подход едва ли целесообразен. И мы не «гонимся» за рекордами в этой сфере. Решения о применении каких-либо инновационных материалов и



технологий принимаются только после консультаций с производителями, разработчиками, проектировщиками и подрядными организациями. Кстати, в последнее время снова возникла тема тросового ограждения проезжей части дорог. Ранее от него отказались, перейдя на использование профильных устройств дорожной безопасности. Но недавние исследования показали, что тросовый материал не уступает по показателям прочности, он намного дешевле многих своих «конкурентов», да и его ремонт менее затратный.

– Достаточно ли средств у «Уралуправтодора» для выполнения дорожно-строительных работ? Во многих отраслевых организациях с этим проблемы...

– Финансирование - безусловно, важная составляющая нашей стабильной и производительной деятельности. По намеченным статьям расходов по проектным работам, наше предприятие в уходящем году получило более 13 млрд. рублей. На 2016 год подготовлена и защищена программа работ на аналогичном финансовом уровне.

Расчёты по выделению средств производятся, напомню, по нормативам, установленным постановлением федерального правительства. Поэтому мы проводим конкурсы на подрядные работы исходя из реального объёма имеющихся денежных средств. А вот требования к подрядчикам не менее строгие, чем к самому тех-

нологическому процессу. Прежде всего, подрядчик, участвующий в конкурсе, должен иметь законченные, то есть реально выполненные контракты.

– Как решается вопрос кадрового обеспечения «Уралуправтодора»?

– Мы очень внимательно подходим к вопросам подготовки кадров для нашей отрасли. Наше управление недавно заключило контракт с Тюменским государственным университетом, совместно с ним подготовлена специальная учебная программа. А с министерством образования и науки достигнута договорённость о введении обучения по новой специальности – «Управление дорожным хозяйством».

Важно, в этой связи, то, что лекции по некоторым дисциплинам по данной специальности будут читать и проводить практические семинары наши специалисты, с большим опытом работы в дорожно-строительной отрасли. Такой подход, по-моему, позволит избежать прежней «традиции». Точнее, когда молодой специалист, приступая к работе по окончании обучения, получал установку: «Забудь, чему учили тебя пять лет в институте...».

– Уже действует единое экономическое пространство РФ и пяти других стран бывшего СССР. Все ли решены вопросы, применительно к дорожно-строительной отрасли в рамках этого пространства?

– В связи с образованием в 2011-м Таможенного союза, а

затем и ЕАЭС, участниками которых стали 5 государств на постсоветском пространстве, возникли проблемы с единой сертификацией новой продукции. А также с использованием на том же пространстве действующего технического регламента.

Учитывая обеспокоенность участников рынка этими вопросами, федеральные власти установили переходный период - до 1 сентября 2016 года, в течение которого должны быть унифицированы все нормативы и стандарты, связанные с работой дорожно-строительной отрасли по единым правилам в едином экономическом пространстве. Кроме того, в настоящее время формируются специальные лаборатории, которые будут заниматься аккредитацией продукции для этой отрасли в масштабе ЕАЭС.

– Андрей Викторович, приближается Новый Год! Ваши пожелания дорожникам и автомобилистам!

– Самые искренние поздравления нашим партнерам, подрядным структурам и пожелание им стабильности и здоровья! Автомобилистам желаю ровного и безопасного дорожного полотна. Чтобы, двигаясь по асфальту, водители и пассажиры не замечали дороги и наслаждались поездкой. Когда о дорожниках в пути не вспоминают - это самая желанная благодарность для нас. Дороги, для всех, кто за рулем, должны, доставлять удовольствие, как чистый воздух! ■

