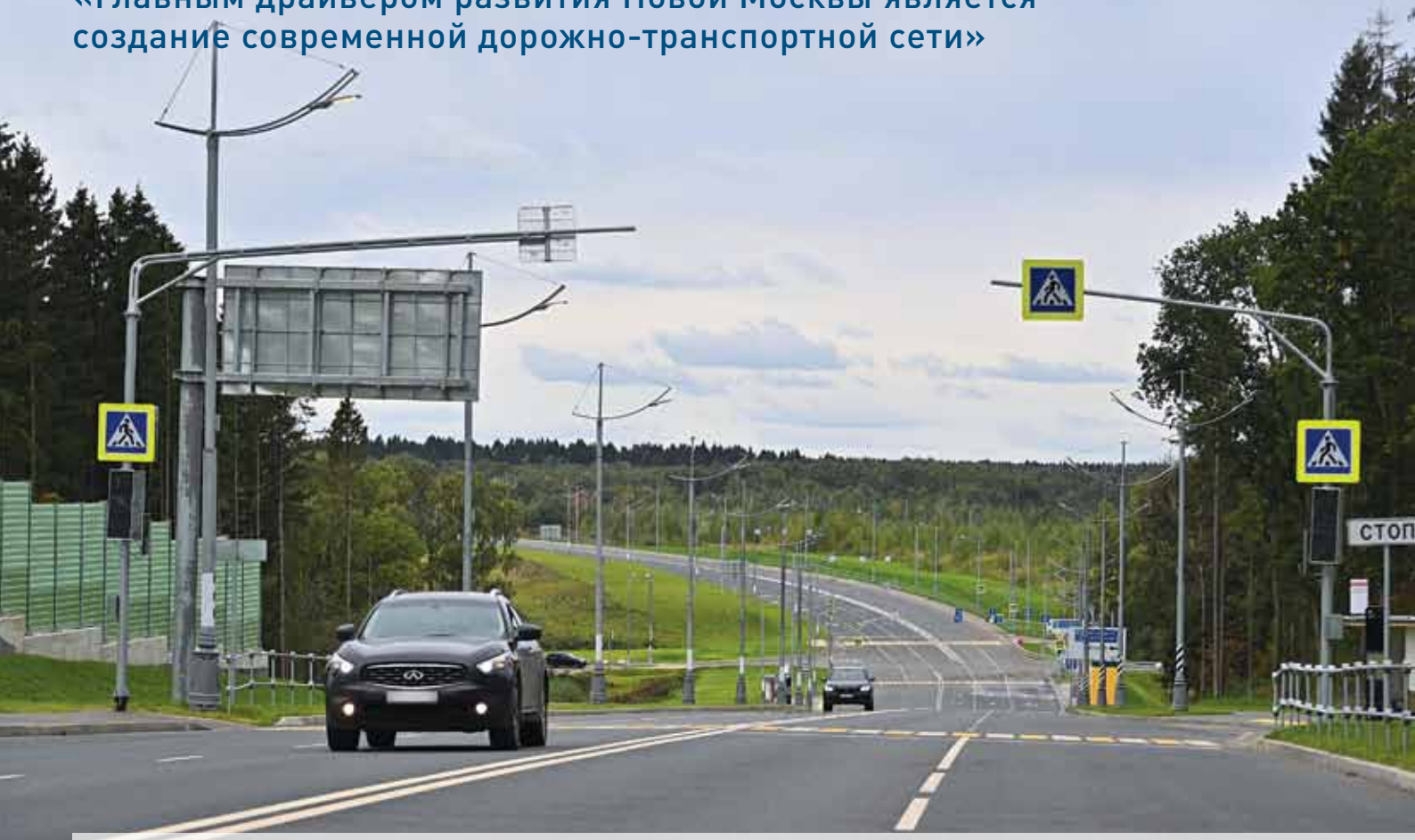
Безопасные и Качественные Дороги

ВСЕРОССИЙСКИЙ ОТРАСЛЕВОЙ ЖУРНАЛ
www.dorhoz.ru / №05 / 2021 г.

Руководитель Департамента развития новых территорий города Москвы Владимир ЖИДКИН:

«Главным драйвером развития Новой Москвы является создание современной дорожно-транспортной сети»



Введена в эксплуатацию новая автомобильная дорога от М-3 “Украина” - деревня Середнево - деревня Марьино - деревня Десна. Генеральный подрядчик ООО “РСК”.

РСК

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ

XV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

16 – 18 ноября 2021 | Москва, «Гостиный Двор»

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2021

www.transweek.digital

СКОРОСТЬ
БЕЗОПАСНОСТЬ
DIGITAL
ТРАНСПОРТ
ЦИФРОВИЗАЦИЯ
ИННОВАЦИИ

В.В.ПУТИН: ОБНОВЛЁННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ ДОЛЖНА СТРОИТЬСЯ ВОКРУГ СОВРЕМЕННЫХ ЗАПРОСОВ ЧЕЛОВЕКА, В ИНТЕРЕСАХ ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА ЖИЗНИ НАШИХ ГРАЖДАН

Глава государства в режиме видеоконференции провёл заседание Президиума Государственного Совета, на котором рассматривалась транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года.

Стратегия подготовлена в соответствии с национальными целями и задачами развития России и призвана обеспечить максимальный учёт экономических интересов и ожиданий всех субъектов рынка транспортных услуг, прежде всего прямых пользователей – граждан Российской Федерации, проживающих в городах и сёлах, удалённых и труднодоступных районах страны.

В.Путин высоко оценил значимость стратегии не только для работы отрасли, но и для всех граждан страны:

- Этот документ призван не только задать долгосрочные ориентиры, но и, что принципиально важно, стать основой для практической работы государства, субъектов Федерации, ключевых отраслей бизнеса, а также строительных, инжиниринговых, логистических компаний, предприятий транспортного машиностроения.

Будущие контуры отечественной транспортной системы необходимо определить с учётом новых технологических вызовов, наших экономических и социальных задач, планов развития регионов и страны в целом, создания конкурентоспособных транзитных коридоров.

И конечно, нужно принимать во внимание глобальные тенденции в сфере транспорта, который во всём мире становится более экологичным, эффективным и с точки зрения потребления топлива, и по другим параметрам.

Обновлённая транспортная стратегия должна строиться вокруг современных запросов человека, в интересах высокого качества жизни наших граждан, открывать дополнительные возможности для развития бизнеса, в том числе малого и среднего. На практике это означает, что каждый гражданин России, где бы он ни жил, должен быть обеспечен надёжным, безопасным транспортным сообщением.

Исходя из положений стратегии, регионы России при поддержке федерального Правительства подготовят свои планы развития транспортного сектора с необходимыми финансовыми, организационными и прочими ресурсами.

Что здесь важно? Регионы у нас разные, страна огромная, большая, регионы отличаются по размеру территории, по численности населения, расстояниям между городами и другими населёнными пунктами – посёлками, деревнями, по своим экономическим, бюджетным возможностям. Отсюда и состояние, уровень развития транспортной инфраструктуры заметно отличается, а нам важно именно повсеместно выходить на высокие стандарты в этой сфере.

Это значит, что по всей стране мы должны не только строить дороги и вокзалы, порты и пристани, но и содержать их достойно – содержать действующие и вновь строящиеся, построенные уже объекты, своевременно, качественно проводить их ремонт, обеспечивать нормативное состояние региональной и муниципальной инфраструктуры. Поэтому важно в рамках имеющихся возможностей найти оптимальный баланс между расходами на новые стройки и на содержание инфраструктуры, чтобы у нас не получалось, как иногда бывает: разворачивают новые стройки, не завершая того, что уже начали, а деньги там пропадают, на незавершённых объектах.

При этом хотел бы обратить внимание на следующее: транспорт и в России, да и во всём мире становится более «зелёным», как мы сейчас говорим, более экологически чистым. Вместо бензина или дизельного топлива начинают широко использоваться электричество, водород, другие низкоуглеродные источники, газ я бы к этому тоже отнёс. Это касается не только общественного транспорта, но и коммерческих грузоперевозок, а также личных автомобилей в пользовании граждан.

Продолжение на стр. 6

Безопасные и Качественные Дороги
ВСЕРОССИЙСКИЙ ОТРАСЛЕВОЙ ЖУРНАЛ

Издатель: МЕДИА ГРУПП "ОРБИТА"

WWW.DORHOZ.RU
WWW.STROYORBITA.RU

Генеральный директор – **О. Г. Картузов**

главный редактор – **З. О. Высоцкая**
info@stroyorbita.ru

шеф-редактор - **Г. Ю. Люлькин**

gena1837@yandex.ru

редактор - **И. А. Макарова**
6626996@mail.ru

директор по развитию – **И. Л. Зенин**
mediagroup.orbita@gmail.com

выпускающий редактор – **И. В. Варич**
innavarich@mail.ru

PR директор – **С. В. Козлов**
6626996@mail.ru

арт-директор журнала – **А. В. Семенов**
designer@stroyorbita.ru

директор отдела рекламы–**Н. С. Макарова**
6626996@mail.ru

отдел распространения –
Е. М. Матишинец
denis6626996@mail.ru

поддержка сайта –
Н. Владимиров, Ю.А. Высоцкий

В номере использованы материалы:
Пресс-службы ГосДумы РФ, Минтранса России, Росавтодора, МАДИ, РосДорНИИ, НОПРИЗ, НОСТРОЙ, СРО «Союздорстрой», архива редакции.
А также фото З.Высоцкой, И.Макаровой, С.Козлова, Б. Кроника.

Объединенный тираж-30 000 экз.
Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Использование материалов, опубликованных в всероссийском отраслевом журнале **«Безопасные и качественные дороги»,** допускается только с письменного разрешения редакции.

Материалы без авторской подписи являются совместным творчеством коллектива редакции.

Свидетельство о регистрации:
ПИ № ФС77-39635

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

129337, Москва, Ярославское ш.,
д. 26Б, строение 3 МГСУ-МИСИ
Тел.: (495) 662-6996 (многоканальный),
E-mail: **info@stroyorbita.ru**

ДЛЯ ПИСЕМ: 129337, МОСКВА, А/Я 99

Журнал отпечатан в типографии:
ООО «Медиа Гранд», г. Рыбинск

1 **В. Путин:** Обновлённая транспортная стратегия должна строиться вокруг современных запросов человека

5 **Группа компаний «СДТ»** г.Саратов

9 **Евгений Москвичев** о Законопроекте «Единой России» об отмене обязательного техосмотра

10 **Владимир Жидкин:** Новой Москве - безопасные качественные дороги

14 О работе **ГКУ «Москворечье»** рассказывает директор учреждения Сергей Сьянов

16 **Борис Сакун:** «К решению каждой поставленной задачи мы применяем системный подход»

20 **АО «Центродорстрой»** развивает транспортную инфраструктуру Новой Москвы

22 **ВЛАДИМИРАВТОДОРПРОЕКТ** – 60 лет в лидерах отрасли

26 **ДОРТРАНССТРОЙ** – 15 лет роста

30 Росавтодор и Ассоциация бетонных дорог подписали меморандум о взаимодействии

32 Росавтодор информирует. Современные и качественные: дороги по нацпроект у ремонтируют по наилучшим технологиям

36 **Развитие ИТС** – стимул для разработок и внедрения отечественных инновационных технологий

Дорогие читатели, партнеры, друзья!

Мы рады представить вашему вниманию очередной номер журнала «Безопасные и качественные дороги». Открывает выпуск материал, посвященный транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Стратегия, подготовленная в соответствии с национальными целями и задачами развития России, призвана обеспечить максимальный учёт экономических интересов и ожиданий всех субъектов рынка транспортных услуг, прежде всего прямых пользователей – граждан Российской Федерации, проживающих в городах и сёлах, удалённых и труднодоступных районах страны.

В Новой Москве ко Дню города запустили движение по двум новым дорогам. Всего с момента присоединения к столице новых территорий в ТиНАО построено более 250 километров автомобильных дорог. Согласно адресной инвестиционной программе города Москвы до конца 2023 года здесь планируется ввести в эксплуатацию еще около 150 километров. Подробнее о строительстве дорог в ТиНАО – в материале «Новой Москве – безопасные качественные дороги».

О роли ГКУ «Москворечье» Департамента развития новых территорий города Москвы в развитии транспортной инфраструктуры присоединенных к столице территорий читайте в интервью директора учреждения Сергея Сьянова - «Главный итог – 100 километров новых дорог».

О ключевых объектах, особенностях работы, применяемых материалах и технологиях для создания развитой дорожно-транспортной инфраструктуры в Новой Москве в интервью нашему журналу рассказал генеральный директор «Региональная строительная компания» Борис Сакун.

Всего с момента присоединения к столице новых территорий в ТиНАО построено более 250 километров автомобильных дорог. Согласно Адресной инвестиционной программе до конца 2023 года здесь планируется запустить еще около 150 километров. Порядка 40 км новых дорог построит АО «Центродорстрой», входящее в число основных подрядных организаций, занимающихся развитием улично-дорожной сети Новой Москвы. В материале – подробная информация о планируемых объектах.

Свои опытом работы, технологическими успехами, новинками и уникальными проектами поделились руководители крупных дорожно-строительных предприятий, таких как Проектный институт «Владимиравтодорпроект», ДОРТРАНССТРОЙ.

Традиционно на наших страницах мы публикуем информацию «из первых уст» о том, как проходит реализация национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Так, о ситуации в дорожной отрасли Республики Северная Осетия-Алания рассказал Председатель Комитета дорожного хозяйства Тариэль Солиев. О работе дорожников в Тамбовской области читайте в интервью с начальником Управления автомобильных дорог и транспорта Альбертом Чуриловым. Министр развития инфраструктуры Калининградской области Евгения Кукушкина ответила на наши вопросы о строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог региона.

Дорогие читатели, оставайтесь с нами и будьте в курсе того, чем живет отрасль!

С уважением, главный редактор журнала «Безопасные и качественные дороги»
Зарема Высоцкая

40 ООО «Технологии безопасности дорожного движения»

42 **Вологодская область.** Капитальный ремонт на участке трассы А-119 в Вологодской области находится в завершающей стадии

44 **Ульяновская область.** Рабочая поездка Романа Новикова в Ульяновскую область Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков в рамках рабочей поездки в Ульяновскую область

46 **Северная Осетия-Алания.** Тариэль Солиев: От эффективной работы дорожников во многом зависит выполнение планов по строительству и обновлению инфраструктуры страны

50 **ООО «ДОРСТРОЙБЛОК»** — залог безопасности на дорогах

52 **Ярославская область.** Более 250 км трасс в Ярославской области приведут в нормативное состояние в 2021 году в рамках дорожного нацпроекта

54 **Екатерина Гришина:** Чемпионат по производительности - это прекрасный шанс для участников проверить разные гипотезы и попробовать самые смелые решения

56 **Тамбовская область.** Дела дорожные на Тамбовщине. Начальник Управления автомобильных дорог и транспорта Тамбовской области Альберт Чурилов

58 Саморегулирование. **Леонид Хвоинский, генеральный директор СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ».** Дорожные приоритеты

62 **Саратовская область.** Первые два этапа реконструкции обхода Саратова завершат досрочно в 2022 году. Глава Росавтодора Роман Новиков совместно с вице-губернатором – председателем правительства Саратовской области Романом Бусаргиным посетил объекты строительства и реконструкции в Саратовской области.

64 **Евгения Кукушкина:** «Наша цель – создание безопасной транспортной инфраструктуры»

68 Общественный контроль в действии: на форуме «Сообщество» обсудили роль граждан в развитии дорог

70 Способы обеспечения стабильного качества асфальтобетонных смесей

74 В России продолжается ремонт дорог, ведущих к важным социальным объектам

76 Росавтодор информирует

ТЕХНИКА ДЛЯ РЕМОНТА И СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

ГРУППА КОМПАНИЙ СДТ
СОВРЕМЕННЫЕ ДОРОЖНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ЩЕБНЕРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬ «СТАКЕР»
ДЛЯ ОТСЫПКИ ОБОЧИН БЕЛЫМ И ЧЕРНЫМ ЩЕБНЕМ

ЛУЧШИХ ТОВАРОВ РОССИИ

Сделано в Саратове

СНЕГОУБОРЩИК «БУРАН»

МАНИПУЛЯТОР «СТРИЖ-2»

РАЗМЕТОЧНАЯ МАШИНА «СТРЕЛА»

ТЕРМОС-БУНКЕР «ВУЛКАН»

- ГАРАНТИЙНОЕ И ПОСТГАРАНТИЙНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
- ОБУЧЕНИЕ ОПЕРАТОРОВ ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ
- БОЛЕЕ 30 ЛЕТ НА РЫНКЕ
- СОБСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО И СКЛАД ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

WWW.GROUP-SDT.RU
САРАТОВ

Продолжение. Начало на стр. 1

В.В.ПУТИН: ОБНОВЛЁННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ ДОЛЖНА СТРОИТЬСЯ ВОКРУГ СОВРЕМЕННЫХ ЗАПРОСОВ ЧЕЛОВЕКА, В ИНТЕРЕСАХ ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА ЖИЗНИ НАШИХ ГРАЖДАН

Министр транспорта Виталий Савельев доложил Президенту России о проведенной министерством работе, а также об основных положениях новой Стратегии. Проект разработан при участии отраслевой и научной общественности. Ключевым принципом стратегии является клиентоцентричность. «Стратегия отрасли впервые структурирована не по видам транспорта, а по категориям услуг в интересах населения, бизнеса и государства. Транспорт – это обеспечивающая отрасль для экономики, её основа и «скелет», она не может существовать в отрыве от запросов общества и государства», – сказал министр.

При разработке документа учтены современные тренды развития транспорта, а также мировой опыт. Впервые введен механизм Единой опорной транспортной сети, разработаны критерии отнесения к ней объектов инфраструктуры на всех видах транспорта. «При этом развитие Единой сети не снимает задачу по поддержанию инфраструктуры в нормативном состоянии», – подчеркнул министр.

Как вы знаете, в цене традиционного топлива заложен акциз. Он является основой, основной статьёй доходов дорожных фондов, за счёт которых ведётся строительство и ремонт автомобильных дорог. Так, с помощью этого ресурса за последние десять лет протяжённость автодорог с твёрдым покрытием в России увеличилась на 400 тысяч километров. Приведены в порядок федеральные трассы – их доля в нормативном состоянии выросла с 39 до 85 процентов.

Важно добиться таких же существенных позитивных изменений и в части региональных и муниципальных дорог. Уверен, руководители субъектов Федерации подтвердят: здесь ещё многое предстоит сделать.

...все наши планы, проекты, программы в сфере транспорта должны преследовать главную цель – повышение качества жизни граждан, чтобы она была более комфортной и удобной. Нужно, чтобы каждый человек видел, как, в какие сроки будут решаться значимые для него проблемы в сфере транспорта, а регионы чётко понимали, какие инструменты они получат для обеспечения этих изменений.

Очевидно, что смещение спроса в сторону экологически чистого топлива может повлиять на наполняемость дорожных фондов. Прошу Правительство сегодня доложить, какие решения в этой связи планируется принять.

И ещё: одна из ключевых задач стратегии – развитие общественного транспорта, городского и пригородного сообщения. Это важно не только для крупных мегаполисов, но и для небольших населённых пунктов, где порой не хватает удобных маршрутов до регионального центра, а автобусы, вагоны, электрички сильно изношены.

В этой связи Правительству нужно предложить специальные подходы для поддержки инвестиций в общественный транспорт…

И конечно, всё это должно оказывать позитивное влияние на экономику регионов, на развитие целых отраслей и секторов экономики.

Ещё раз подчеркну: все наши планы, проекты, программы в сфере транспорта должны преследовать главную цель – повышение качества жизни граждан, чтобы она была более комфортной и удобной. Нужно, чтобы каждый человек видел, как, в какие сроки будут решаться значимые для него проблемы в сфере транспорта, а регионы чётко понимали, какие инструменты они получат для обеспечения этих изменений.

Одним из основных акцентов стратегии стала ускоренная цифровизация и прорывные технологические решения. «Россия является заметным игроком на мировом рынке беспилотного транспорта, поэтому мы должны нарастить наши преимущества, использовать их во благо экономики», – пояснил Виталий Савельев. Особое внимание уделено концепции устойчивого развития, включающей инициативы по экологии, безопасности и развитию человеческого капитала.

«Транспорт и в России, да и во всём мире становится более «зелёным», как мы сейчас говорим, более экологически чистым. Вместо бензина или дизельного топлива начинают широко использоваться электричество, водород, другие низкоуглеродные источники, газ я бы к этому тоже отнёс. Это касается не только общественного транспорта, но и коммерческих грузоперевозок, а также личных автомобилей в пользовании граждан», – отметил в своём выступлении глава государства.

Стратегия обеспечит новый уровень качества транспортных услуг для пассажиров. Речь идет о росте мобильности населения, развитии пригородных перевозок, удобстве и безопасности поездок, заботе об экологии. «В пассажирских перевозках основной акцент планируется

сделать на развитии магистрального пассажирского каркаса в агломерациях, региональных авиаперевозок, сокращении доли поездок на личном автомобиле. Эти меры приведут к росту доли поездок на общественном транспорте в крупных и крупнейших агломерациях с 54 % до 69 %», – пояснил **Виталий Савельев.**

Для грузовладельцев будут созданы условия для эффективных бесшовных грузоперевозок с высоким уровнем качества, скорости и сниженной себестоимостью. К 2035 году прогнозируется четырёхкратный рост скорости перемещения несырьевых грузов – до 1000 км в сутки. Совокупность мер развития позволит нарастить в 6 раз контейнерный транзит через территорию России. Доля перевозочных документов в электронном виде достигнет 100 %. Снизится себестоимость транспортировки грузов для крупных грузоотправителей, тяготеющих к водным перевозкам по Единой глубоководной системе.

Реализация Стратегии создаст новые возможности для смежных отраслей – энергетики, машиностроения, информационных технологий, связи. В свою очередь повышение связанности территорий придаст импульс и развитию внутреннего туризма. «Государство получит колоссальный вклад в экономику, рост безопасности транспортной системы и производительности труда», – подытожил глава Минтранса.

М. Хуснуллин дал основополагающую информацию о финансировании нацпроектов, их выполнении и роли стратегии транспортной отрасли, а главное - ее реализации в перспективе:

- Мы закончили с регионами отбор первых проектов на 500 миллиардов [рублей], и вы знаете, из 500 миллиардов регионы приняли решение 89 проектов на 320 миллиардов вложить в транспортную инфраструктуру. Это показатель того, насколько важно сегодня развитие транспорта для каждого региона. Причём эти деньги распространяются следующим образом: на дорожные объекты, где мы строим дороги и мосты, – 175 миллиардов, на приобретение транспорта – электричек, автобусов – больше 100 миллиардов. И строительство мостов, даже аэропорты включают в эту программу, это очень востребованная программа. Но что самое интересное, на вторые 500 миллиардов, которые мы планировали до 2030 года, до 2026 года с регионами отрабатывать, у нас при лимите 500 миллиардов уже поступило заявок на 590 миллиардов только на транспорт. То есть транспорт – самая востребованная и интересующая тема для всех регионов...

Также я хотел бы сделать акцент на сокращении сроков инвестиционно-строительного цикла, потому что у нас как никогда много сейчас средств на реализацию различных транспортных объектов. У нас в этом году увеличились деньги в бюджете на приведение дорог в нормативное состояние на ближайшие два года, у нас большие заявки на ФНБ.

Мы много достаточно уже сделали, но ещё больше предстоит сделать. У нас на сегодняшний день при строительстве транспортных объектов максимальное количество согласующих процедур может достигать 600, а максимальное количество дней – 1800. В протоколе у нас написано отработать и Правительству, и Думе, и совместно с Госсоветом нормативные документы, но у нас очень большой объём согласований на уровне регионов.

Вы несколько раз уже об этом говорили, я бы ещё раз просил протокольно записать, чтобы мы с регионами, с главами очень подробно это обсудили, посмотрели, как это сократить. Без этого эти грандиозные планы, причём они у нас финансированием обеспечены, реализовать будет крайне сложно.

А базово я считаю, что стратегия несколько месяцев прорабатывалась очень подробно, со всеми мы прямо пережили эту стратегию и, мне кажется, она максимально всё учла. Теперь самое главное – её реализовать.

В. Уйба, Глава Республики Коми отметил, что транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года учитывает практически все проблемные аспекты в развитии транспортной сферы, особенно в Арктической зоне Российской Федерации, где обеспечение именно стабильной, круглогодичной транспортной доступностью удалённых и труднодоступных территорий является национальным приоритетом.

Для Республики Коми транспорт играет ключевую роль в решении социально-экономических проблем, а современная транспортная инфраструктура имеет стратегическое значение для экономического роста.

На сегодняшний день авиационное сообщение является единственно возможным способом добраться в 184 труднодоступных населённых пункта республики, входящих в Арктическую зону России, которые в периоды весеннего ледохода и осеннего ледостава не имеют альтернативного транспортного сообщения. В связи с этим хотелось бы заострить внимание на проблемах авиаперевозок и авиатранспорта в арктических регионах, в том числе в Республике Коми.

Докладчик попросил Президента поддержать предложения в целях осуществления социально значимых авиаперевозок, в том числе в Арктической зоне Российской Федерации.

А. Николаев, Глава Республики Саха (Якутия), обозначил основные проблемы, связанные с реализацией стратегии:

-Очень хорошо, что одной из главных целей стратегии объявлено повышение транспортной связанности нашей страны, пространственной связанности. Для Якутии это крайне важный вопрос, потому что, к сожалению, пространственная

связанность даже по федеральным автомобильным дорогам у нас отсутствует. И я считаю, что для достижения этой цели необходимо в стратегии или уже в документах, которые Правительство будет принимать, обязательно прописать, чтобы до 2030 года у нас было обеспечено круглогодичное автомобильное движение хотя бы по федеральным автодорогам.

У нас на территории Якутии, Вы знаете, три федеральные автодороги: «Лена», «Вилюй» и «Колыма». Каждая из них – тысяча километров, и по каждой почти полгода нет никакого проезда. Вот сейчас у нас движение останавливается, потому что лёд начинает стоять на реках. Весной – потому что лёд начинает сходить. В общей сложности полгода федеральные дороги не могут обеспечивать круглогодичный проезд для населения, для грузов, а на самом деле сегодня развитие всего Северо-Востока России – не только Якутии, но и других регионов – зависит от проезда по этим дорогам. Это первое.

-Работа проведена большая, но теперь нужно сделать всё для того, чтобы был представлен план для реализации намеченных мероприятий.

И, конечно же, больная тема для всего Севера – это малая авиация.

Д. Мантуров прокомментировал ситуацию, рассказав о том, как обстоят дела с региональными перевозками, отметив, что требуется замена парка региональных перевозок примерно 70 процентов, то есть это около 320 единиц.

Он также рассказал о производстве отечественных машин и резюмировал, что надеется на то, что регионы будут интенсивно покупать отечественную технику.

В. Путин подвел итог большому и серьезному разговору, поблагодарил всех, кто работал над этим важнейшим документом и отметил:

-Работа проведена большая, но теперь нужно сделать всё для того, чтобы был представлен план для реализации намеченных мероприятий.

(С заседания Президиума Государственного Совета http://kremlin.ru/events/president/news/66968)

ВЕТЕРАНСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА – 35 ЛЕТ

В 2021 году Региональная общественная организация (РОО) ветеранов Росавтодора отмечает 35-летний юбилей. Добровольное объединение берёт своё начало в 1986 году. РОО «Росавтодор» является структурным подразделением Московской городской общественной организации пенсионеров, ветеранов войны, труда, Вооружённых сил и правоохранительных органов.

На сегодняшний день в составе данного добровольного объединения – 227 пенсионеров, ветеранов войны и труда. 196 из них – ветераны труда, 163 человека имеют звание «Почетный дорожник», 18 награждены нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России», ещё семи присвоено звание «Патриот России». За особые заслуги 14 человек удостоились звания «Почетный ветеран Москвы». Кроме того, среди членов организации – два участника Великой Отечественной войны (Кучина Людмила Карловна и Гарин Петр Егорович) и семь ветеранов тыла.

За три прошедших десятилетия благодаря фундаменту, заложенному в 90-е годы, РОО «Росавтодор» окрепла, создала новые и поддерживает старые традиции, защищает права и интересы ветеранов, которые касаются поддержки их морального и материального состояния, улучшения медицинского и оздоровительного обслуживания.

Данное объединение активно взаимодействует с Московским городским советом ветеранов, Московским комитетом ветеранов войны, Советом ветеранов СВАО Москвы, Координационным советом ветеранских организаций при Министерстве транспорта Российской Федерации.

Ветераны Росавтодора принимали участие в создании памятника воинам дорожникам на 71-м км автомагистрали М-1 «Беларусь». Начиная с 2003 года, в канун Дня Победы в Великой Отечественной войне, здесь проходит торжественный митинг при поддержке Федерального дорожного агентства и ГК «Автодор».

За активную работу по патриотическому воспитанию молодежи ветеранская организация Росавтодора награждена медалью Росвоенцентра, а также многочисленными грамотами, благодарностями и дипломами различных государственных и общественных организаций.

Поздравляем ветеранскую организацию Росавтодора с 35-летним юбилеем. Желаем каждому ветерану здоровья, душевного спокойствия, бодрости и отличного настроения!

ЕВГЕНИЙ МОСКВИЧЕВ О ЗАКОНОПРОЕКТЕ «ЕДИНОЙ РОССИИ» ОБ ОТМЕНЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ТЕХОСМОТРА

В ноябре Госдума рассмотрит его в первом чтении Комитет Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры 26 октября одобрил законопроект партии и рекомендовал его к рассмотрению в первом чтении, сообщил ER.RU глава комитета Евгений Москвичев (фракция «Единой России»).

«До нового года мы его примем во втором и третьем чтении. Закон «Единой России» предполагает добровольное прохождение техосмотра. Он не нарушает ни один действующий закон - о регистрации, о техосмотре, о техническом регламенте, законы стран ЕврАзЭс. Мы не нарушаем концепцию, которая говорит о том, что техосмотр должен проходить грузовой и пассажирский транспорт. Мы даем право прохождения техосмотра добровольно, а если изменяется конструкция автомобиля или он старше четырех лет - он должен пройти техосмотр и получить диагностическую карту», - сказал Евгений Москвичев.

В случае принятия закона, автовладельцы будут вправе обращаться за проведением техосмотра по своему желанию. При этом процедура должна стать добровольной только для физических лиц – для коммерческого автотранспорта она по-прежнему будет обязательной, пояснял ранее первый вице-спикер Совета Федерации, секретарь Генсовета «Единой России» Андрей Турчак. По его словам, с предложениями об отмене техосмотра к депутатам «Единой России» обращались жители страны в ходе формирования народной программы партии.

В пояснительной записке к документу говорится, что вероятность участия в ДТП легковых автомобилей и мотоциклов с техническими неисправностями, но при этом имеющих действующие полисы ОСАГО – очень низкая. Кроме того, Венская конвенция о дорожном движении (Россия является ее участницей) предусматривает обязательный техосмотр только для автобусов и грузовиков с максимальной массой свыше 3,5 т, а также прицепов к ним.

Сейчас вопрос прохождения техосмотра автомобилей затрагивает каждого третьего жителя нашей страны. По официальным данным, в России около 49 млн легковых автомобилей и мотоциклов. При этом 27 млн машин — моложе десяти лет. По действующим нормам, регулярный техосмотр обязателен для транспортных средств, с даты выпуска которых прошло уже четыре и более лет.

«ЕДИНАЯ РОССИЯ» И ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБЕСПЕЧАТ УВЕЛИЧЕНИЕ РАСХОДОВ НА РЕМОНТ ДОРОГ

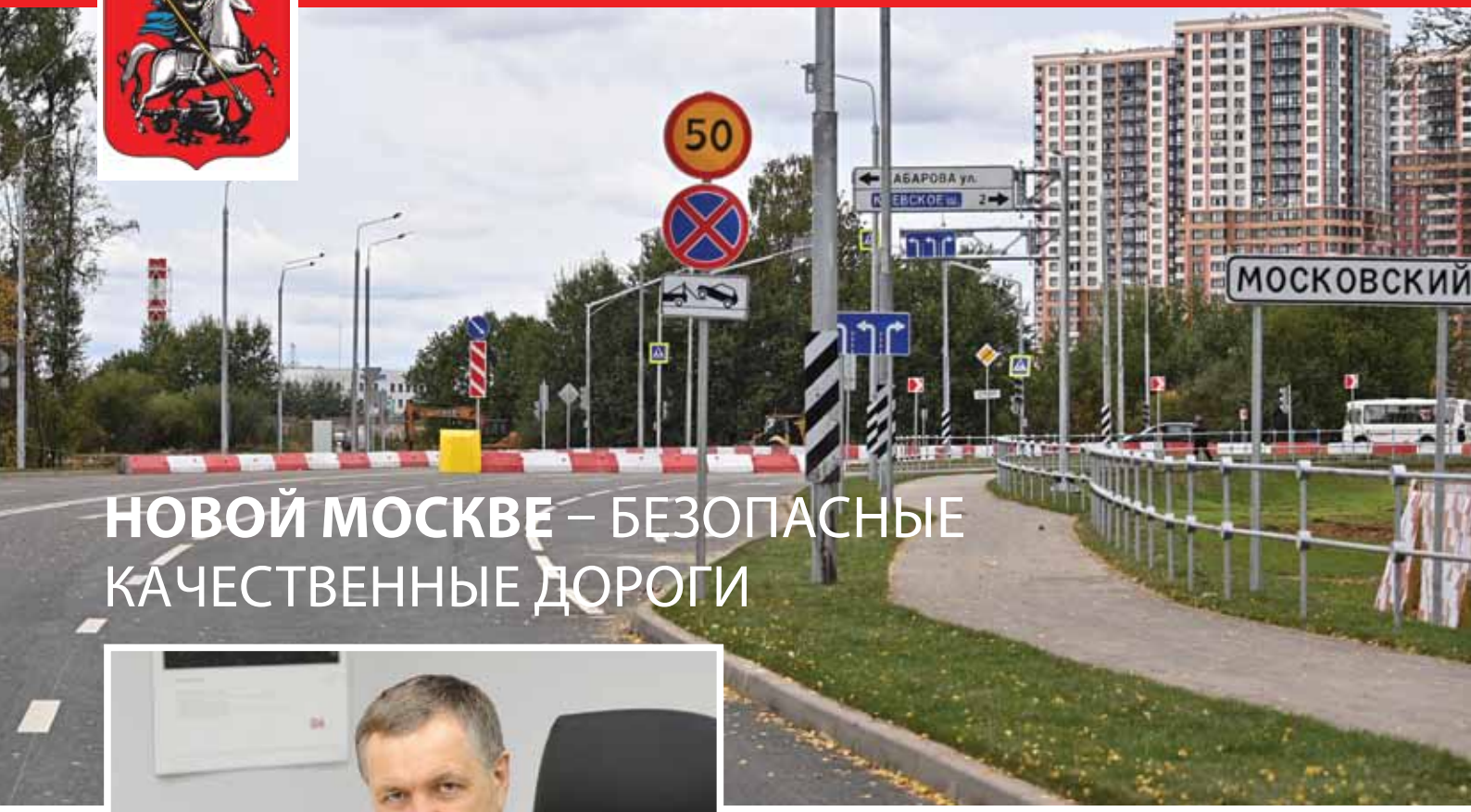
Партия предлагает ежегодно дополнительно направлять на эти цели 20 млрд рублей
Текущий проект федерального бюджета предусматривает, что в ближайшие три года на строительство и ремонт региональных дорог государство будет направлять по 30 млрд рублей ежегодно. Такой объем в «Единой России» считают недостаточным. Ко второму чтению бюджета в Госдуме партия намерена внести поправки, которые увеличат финансирование этого направления еще на 20 млрд рублей в год, сообщил член думского комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Олег Гарин («Единая Россия»).

«Тогда у нас получится, что общая сумма выделенных средств по этому направлению будет выделено 150 млрд рублей, в рамках которых мы с вами сможем за ближайшие три года отремонтировать 6,9 тыс. км дорог (регионального значения – прим.ред.). Это не только даст нам возможность создать новые рабочие места, но и улучшит развитие экономики, поскольку новая инфраструктура даст новый толчок для развития всей страны. Что очень важно в ситуации, когда мы будем бороться с последствиями пандемии коронавируса», - сообщил он.

Олег Гарин также напомнил, что всего в 2022-2024гг. планируется отремонтировать порядка 72 тыс. км автомобильных дорог по всей стране. «То есть практически по 24 тыс. км ежегодно, что поможет улучшить ситуацию по данному направлению», - пояснил он.

Строительство и ремонт автомобильных дорог выделено как одно из приоритетных направлений «Единой России» при работе над бюджетом. Олег Гарин отметил, что в ходе подготовки народной программы в партию поступало большое число обращений по этому поводу. Он также напомнил, что по поручению Президента России Владимира Путина на развитие и ремонт дорог местного, муниципального и регионального значения в этом году из Резервного фонда было выделено дополнительно 30 млрд рублей.

«Это дало толчок дорожному строительству и помогло, в том числе, сдать многие объекты ранее запланированных сроков», - подчеркнул депутат. В частности, удалось провести работы на более чем тысяче объектов общей протяженностью 2 тыс. км автомобильных дорог.



НОВОЙ МОСКВЕ – БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ

Руководитель Департамента развития новых территорий Москвы Владимир Жидкин

В Новой Москве ко Дню города запустили движение по двум новым дорогам. В Московском завершилось строительство трассы, которая соединила город с Сокольнической линией метрополитена. Она прошла по кратчайшему расстоянию от микрорайона Град Московский до станции метро Филатов Луг и планируемого транспортно-пересадочного узла. Также дорожники сдали автодорогу «М3 Украина» – Середнево – Марьино – Десна».

Всего с момента присоединения к столице новых территорий в ТиНАО построено более 250 километров автомобильных дорог. Согласно адресной инвестиционной программе города Москвы до конца 2023 года здесь планируется ввести в эксплуатацию еще около 150 километров.

По словам руководителя Департамента развития новых территорий Москвы Владимира Жидкина, путь до метро по новой дороге в Московском теперь займет всего 5-7 минут, а раньше жители города добирались до «подземки» иногда более 40 минут. На трассе также организовано движение общественного транспорта.

Проезжая часть трассы состоит из четырех полос движения — по две в каждом направлении. Протяженность составляет 2,3 километра. Вдоль дорожного полотна строители установили наружное освещение, 3 светофора, 2 остановки для общественного транспорта и, где необходимо, шумозащитные экраны. В ходе строительства также приняты меры по защите окружающей среды. Высажены десятки тысяч деревьев и кустарников, выполнено устройство газона.

Новая автомобильная дорога от микрорайона Град Московский до станции метро Филатов Луг

Автодорога «М3 Украина» – Середнево – Марьино – Десна» соединила Киевское и Калужское шоссе по линии «аэропорт Внуково – Новые Ватутинки». С обеих сторон оборудованы выезды на магистрали: на Киевское шоссе — в сторону МКАД, и на «Калужку» — в сторону Троицка. По дороге организовано движение общественного транспорта.

- Поперечное направление, с учетом открытой в прошлом году автодороги «Марьино – Саларьево», обеспечит удобный выезд на федеральные магистрали из деревень Марьино, Середнево, Бурцево, а также поселка Валуево, жителям которого раньше приходилось пользоваться загруженными улицами города Московского. Кроме того, проживающим в Троицке, в Ватутинках и в западной части Филимонковского поселения становится гораздо проще добираться до станции Филатов Луг Сокольнической линии метрополитена. Протяженность дороги составила 12 километров, — добавил Владимир Жидкин.

Новая дорога оснащена современной автоматической системой управления дорожным движением. На ней установлены наружное освещение, светофоры, павильоны остановок общественного транспорта и шумозащитные экраны общей протяженностью более двух с половиной километров, оборудованы пешеходные тротуары. В рамках реализации проекта также сооружен мост балочного типа через реку Ликову длиной 164 метра, смонтирована ливневая канализация. После окончания основных работ строители произвели благоустройство прилегающей территории.

Автодорога «М3 Украина» – Середнево – Марьино – Десна»

По оценкам проектировщиков, интенсивность движения по трассе составит 1500 автомобилей в час. Разрешенная скорость движения – 60 км/ч. Строительство автодороги «М3 «Украина – Середнево – Марьино – Десна» выполнил генеральный подрядчик ООО «РСК». Государственный заказчик – ГКУ города Москвы «Москворечье». Работы велись с весны 2018 года.

Как отметил депутат Государственной Думы Дмитрий Саблин, развитие транспортной инфраструктуры ТиНАО — одна из важнейших задач наряду со строительством социальных объектов.

— Развитая улично-дорожная сеть сегодня является важной составляющей комфортной городской среды. Строительство новых дорог, причем не только магистральных, но и дорог районного значения, полностью отвечает интересам местных жителей — благодаря этой работе существенно повышается транспортная доступность территорий и, как результат, улучшается качество жизни населения. Именно поэтому для защиты интересов жителей Новой Москвы мы держим на контроле реализацию транспортных проектов и следим за своевременным выполнением работ, — отметил Дмитрий Саблин.

Всего с момента присоединения к столице новых территорий в ТиНАО построено более 250 километров автомобильных дорог. Согласно адресной инвестиционной программе города Москвы до конца 2023 года здесь планируется ввести в эксплуатацию еще около 150 километров.

Согласно Адресной инвестиционной программе города Москвы до конца 2023 года в ТиНАО планируется ввести в эксплуатацию еще около 150 километров современных дорог.

— Москва сегодня продолжает активно заниматься формированием транспортного каркаса ТиНАО, для улучшения транспортного обслуживания жителей Новой Москвы мы развиваем инфраструктуру МЦД, строим метро, и, конечно, новые дороги. В 2021 году на территории Новой Москвы мы планируем ввести почти 50 километров дорог, — заключил заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

По материалам пресс-службы
Департамента развития новых территорий
города Москвы

К СНТ ПОСТРОЯТ ПОДЪЕЗДНЫЕ ДОРОГИ

В местах развития садоводческих некоммерческих объединений граждан, в том числе москвичей, Государственным казенным учреждением города Москвы «Развитие Московского региона», подведомственного Департаменту развития новых территорий города Москвы, в рамках Адресной инвестиционной программы города осуществляется проектирование и строительство новых объектов внешней инфраструктуры, сообщила пресс-служба ведомства.

Завершаются строительные работы по объектам инженерной и транспортной инфраструктуры СНТ в ТиНАО города Москвы, а также в Ступинском городском округе Московской области, - уточнил руководитель Департамента Владимир Жидкин.

По словам главы ведомства, только строительство подъездной дороги к д. Дудкино и прилегающим садоводческим некоммерческим товариществам, обеспечило почти 3 тысячи москвичей транспортной инфраструктурой. В настоящее время завершен комплекс работ по переустройству и новому строительству инженерных коммуникаций, ведутся работы по асфальтированию дороги и благоустройству прилегающей территории.

Всего с 2021 по 2023 годы в рамках Адресной инвестиционной программы Москвы появится 16 подъездных дорог в девяти муниципалитетах. Об этом сообщается на официальном сайте мэра и правительства столицы. В Московской области построят 46,3 км дорог к садовым некоммерческим товариществам (СНТ).

Дороги к СНТ построят в Коломенском, Можайском, Наро-Фоминском, Талдомском городских округах, а также в городских округах Домодедово, Чехов, Озеры, Солнечногорск, Ступино. В муниципалитетах находятся дачи около 45 тысяч человек.

Пресс-служба Департамента развития новых территорий города Москвы

ПРОЕКТИРУЕТСЯ **НОВАЯ АВТОДОРОГА**

Началось проектирование автомобильной дороги, которая пройдет от Южной улицы в Щербинке до Залинейного переулка в Рязановском поселении. Проектом будет предусмотрена реконструкция существующих улиц и строительство выездов на Варшавское шоссе.

«Это будет фактически дублер Варшавского шоссе на данном участке. Он даст возможность удобного выезда на магистраль из ряда микрорайонов Щербинки и обеспечит доступность платформы МЦД-2 «Остафьево» для жителей части города, расположенной с востока от железной дороги», – рассказал руководитель Департамента развития новых территорий города Москвы Владимир Жидкин. «Строительство начнется к осени будущего года», – добавил глава столичного ведомства.

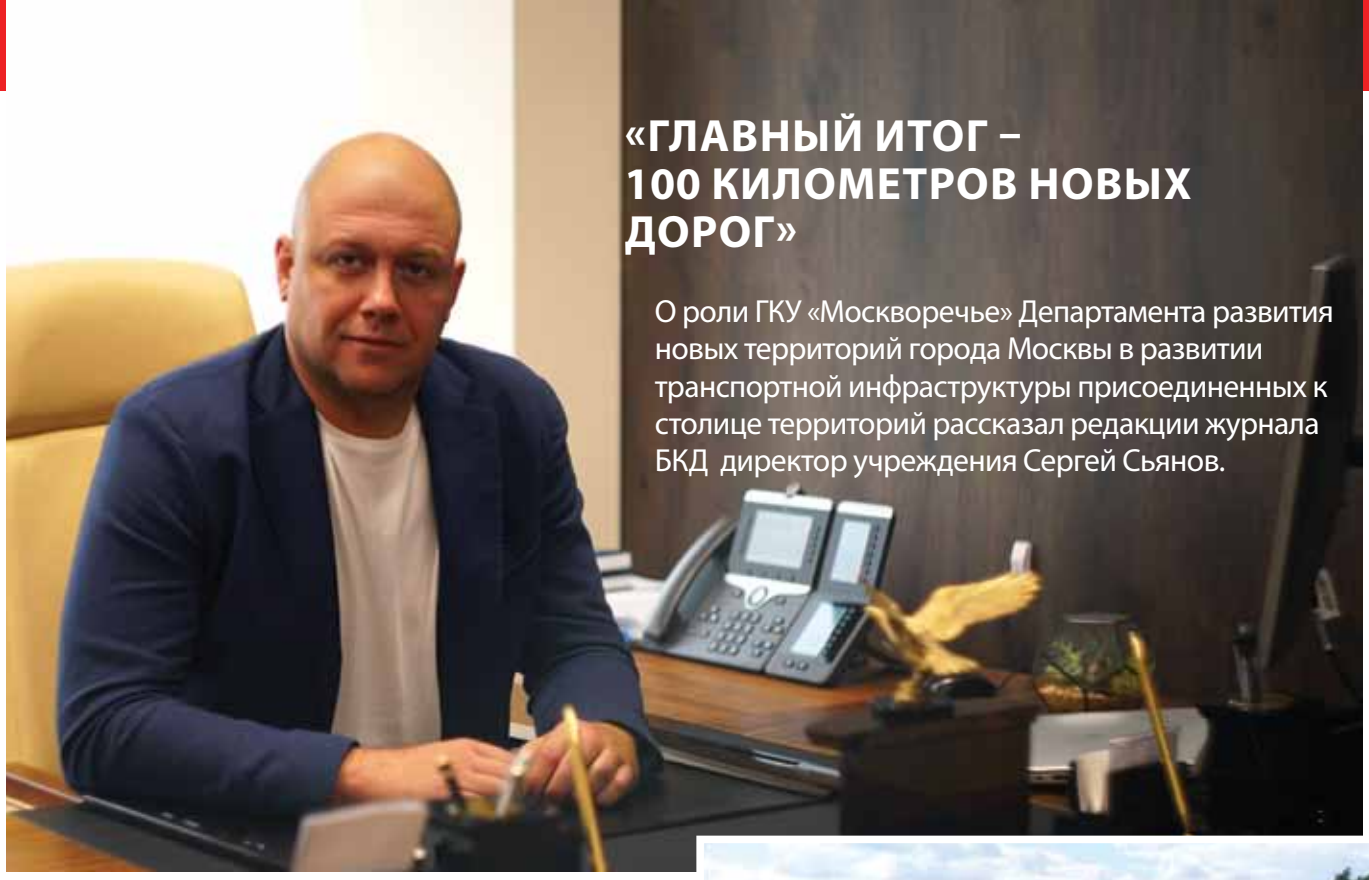
В ходе реализации проекта Южная улица и Залинейный переулок расширят до 4 полос (по 2 в каждом направлении). При этом последний будет продлен до Варшавского шоссе с организацией выезда на трассу. Две полученные дороги соединит новая магистральная улица районного значения, также четырехполосная. Возле железнодорожной платформы «Остафьево» построят разворотное кольцо для общественного транспорта. Общая протяженность новой автодороги составит 2,7 километра.

На этапе строительно-монтажных работ дорожники выложат пешеходный тротуар, вдоль автодороги установят наружное освещение. Дорогу оборудуют светофорами и автоматической системой управления дорожным движением. После окончания основных работ будет выполнено благоустройство прилегающей территории.

Работы по проектированию автомобильной дороги «От улицы Южная до Залинейного переулка с выездами на Варшавское шоссе» выполнит ООО «Проектный институт «Владимиравтодорпроект». Государственный заказчик – ГКУ города Москвы «Москворечье». Разработку проекта предполагается завершить летом 2022 года. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на 2023 год.

Всего с момента присоединения к столице новых территорий в ТиНАО построено более 250 километров автомобильных дорог. Согласно адресной инвестиционной программе города Москвы до конца 2023 года здесь планируется ввести в эксплуатацию еще около 150 километров.

Пресс-служба ГКУ «Москворечье»



«ГЛАВНЫЙ ИТОГ – 100 КИЛОМЕТРОВ НОВЫХ ДОРОГ»

О роли ГКУ «Москворечье» Департамента развития новых территорий города Москвы в развитии транспортной инфраструктуры присоединенных к столице территорий рассказал редакции журнала БКД директор учреждения Сергей Сьянов.

- Сергей Александрович, во время нашей предыдущей встречи, год назад, вы отметили, что ГКУ города Москвы «Москворечье» выступает государственным и техническим заказчиками при возведении дорожных объектов в Новой Москве. Расскажите сегодня подробнее, что это собой представляет, и каковы особенности такой деятельности?

- Основная особенность в том, что в зоне нашей ответственности находится полностью весь цикл реализации проектов – от подготовки предложений по включению в адресную инвестиционную программу города Москвы до ввода готовых объектов в эксплуатацию.

Сюда входят составление технического задания на проектирование, сопровождение и контроль деятельности генеральных подрядчиков по выполнению проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ, подготовка и утверждение смет, приемка рабочей, проектной и исполнительной документации. Мы самостоятельно разрабатываем конкурсную документацию и проводим закупочные процедуры. Как известно, столица предъявляет очень строгие требования к качеству вводимых в эксплуатацию объектов, входящих в АИП. Поэтому на стадии строительства наши специалисты осуществляют строительный контроль, целью которого является то, чтобы каждый технический элемент дороги, искусственного сооружения или инженерной конструкции соответствовал утвержденному проекту, нормам и правилам, установленным в данной сфере деятельности, действующему законодательству. Для этого специалисты ГКУ «Москворечье» выполняют необходимые измерения технических параметров, проводят различные лабораторные исследования, геодезические съемки, осуществляют поэтапную приемку выполненных работ и так далее. При необходимости осуществляется координация строителей и проектных организаций, к примеру, для корректировки проектов. Ведь зачастую в ходе выполнения строительно-монтажных работ обнаруживаются такие дополнительные факторы, которые невозможно предусмотреть на стадии проектирования. То есть, наше учреждение имеет профильные подразделения, укомплектованные профессионалами в каждой конкретной области, имеющими за плечами богатый опыт работы в строительных организациях, проектных институтах или на предприятиях.

Значимый аспект нашей работы – это также ряд смежных видов деятельности. Большой объем трудозатрат уходит на подготовку к строительству. Это оформление земельных и имущественных отношений, разрешительной документации, заключение соглашений с ресурсоснабжающими организациями для обеспечения подрядчиков электроэнергией и водой. Кроме того, исключительно важным моментом является необходимость предусмотреть компенсацию потерь, неизбежно возникающих при реализации любого проекта дорожного строительства. Здесь уже требуется взаимодействие с жителями Новой Москвы и сторонними организациями, чьи интересы будут затронуты. Несомненная польза от вводимых в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры ни в коем случае не должна нивелироваться вредом, причиненным людям.

В общем, как видите, поле нашей деятельности очень обширно.

- Сергей Александрович, в прошлый раз мы много говорили о достигнутых результатах по вводу объектов, то есть, о том, на что в конечном счете направлены все ваши усилия. Что изменилось за год? Что удалось реализовать за это время?

- Как и раньше, мы старались не снижать заданных темпов для того, чтобы максимально соответствовать тем высоким требованиям, которые к нам сегодня предъявляет город. В конце прошлого года мы ввели один из участков Внуковского шоссе, протяженностью 3 с половиной километра, завершили работы по строительству двух подъездных дорог к пожарным депо – в поселке Киевский и в Марушкинском поселении.

В этом году завершена реализация объемного проекта – открыто движение по автомобильной дороге «М3 «Украина» - Середнево – Марьино – Десна», протяженностью 12 километров. Она стала еще одним поперечным направлением между

полным ходом. Первый ее участок, как я уже сказал, ввели минувшим летом. В целом протяженность дороги составит 11 километров. Автодорога обеспечит прямое сообщение между населенными пунктами внутри Воскресенского поселения, соединит их с районом Южное Бутово и городом Щербинкой.

В прошлом году мы начали строительство двух очередей трассы «Мамыри – Пенино – Шарапово», которую я уже упоминал. Это тоже достаточно масштабный проект. Автомобильная дорога станет очередным дублером Калужского и Киевского шоссе. Ее общая протяженность составит чуть больше10 километров. Трасса протянется от улицы

Киевским и Калужским шоссе, соединив эти магистрали по линии «аэропорт Внуково – Новые Ватутинки». В рамках этого проекта сооружен мост балочного типа через реку Ликову длиной 160 метров. Недавно мы также запустили движение по автодороге, ведущей из города Московского к станции метро «Филатов Луг», которая позволила местным жителям в несколько раз сократить время в пути до метро. Ранее, тоже в текущем году, мы ввели в эксплуатацию первый участок трассы «Воскресенское – Каракашево – Щербинка», напрямую соединивший Щербинку со столичным районом Южное Бутово, запустили первый уличный отрезок, построенный в рамках развития улично-дорожной сети городского округа Троицк, продлив Октябрьский проспект с юга по улицам Академика Черенкова и Дальняя, наконец, открыли движение по первому отрезку автодороги «Мамыри – Пенино – Шарапово» – от Николо-Хованской улицы до трассы «Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе».

Ну, а главным итогом в целом и знаковым событием, думаю, можно считать тот факт, что с момента начала работы на присоединенных территориях нашего предшественника, ГУП «РСП-1 «Москворечье», по вводу в эксплуатацию автомобильных дорог для жителей Новой Москвы мы сегодня перешагнули рубеж 100 километров.

- А какие наиболее значимые проекты сейчас в работе?

- Здесь отмечу, прежде всего, строительство трассы «Варшавское шоссе – Андреевское – Яковлево», которая является продолжением автодороги «Калужское шоссе – Яковлево», введенной в 2019 году. Сегодня это самый крупный наш объект. Его длина составит около 12 километров. Проект включает в себя строительство трех искусственных сооружений. Это эстакада на Варшавском шоссе, 300-метровый путепровод через железную дорогу курского направления и мост через реку Десну. Именно эта трасса позволит напрямую соединить города Щербинку и Троицк. Расстояние между ними, с учетом протяженности обеих дорог, будет равняться всего 17 километрам. Так как это будет сплошное перпендикулярное направление, единая автодорога позволит добираться из этих населенных пунктов, а также Рязановского и Десеневского поселений до соседней магистрали, не совершая дополнительных «крюков» через МКАД, ЦКАД или Малое бетонное кольцо. Таким образом, мы не только сократим жителям время пребывания в пути, но и разгрузим кольцевые трассы. Кроме того, для жителей Троицка и прилегающих населенных пунктов будет обеспечена доступность пригородных остановочных пунктов МЦД-2.

Далее следует выделить еще одно создаваемое сегодня поперечное направление – автодорогу «Воскресенское – Каракашево – Щербинка», строительство которой также идет Адмирала Корнилова в Мосрентгене до введенной автодороги «М3 «Украина – Середнево – Марьино – Десна». Ввод объекта позволит существенно снизить нагрузку на Калужское и Киевское шоссе на участке от МКАД до Новых Ватутинок и улучшить транспортную инфраструктуру сразу нескольких населенных пунктов Новой Москвы. Проектом предусмотрено строительство двух путепроводов тоннельного типа, которое уже ведется, и моста через реку Сосенка.

Еще одним объемным проектом, реализуемым сегодня, является развитие улично-дорожной сети городского округа Троицк, которое включает в себя несколько этапов. Некоторые из них находятся сейчас в стадии проектирования, при этом на определенных участках уже ведутся строительно-монтажные работы.

Часть из упомянутых объектов мы планируем ввести в эксплуатацию уже в следующем году, остальные – до конца 2023 года. И это, конечно, далеко не все. К примеру, сейчас мы готовим к вводу оставшийся участок Внуковского шоссе, ведем строительство и реконструкцию нескольких магистральных улиц районного и местного значения, а также работаем на многих других объектах.

Напомним нашим читателям, что кроме развития дорожно-транспортной инфраструктуры, важным элементом деятельности ГКУ «Москворечье» является проектирование и строительство инженерных коммуникаций. Водоводы, очистные сооружения, канализационно-насосные станции и котельные. Вот неполный перечень таких объектов. К примеру, в прошлом году была завершена реконструкция котельной в деревне Изварино Внуковского поселения. Среди наиболее масштабных реализуемых сегодня проектов – реконструкция Южно-Бутовских очистных сооружений и строительство водовода «Калужское шоссе – Варшавское шоссе».

БОРИС САКУН: «К РЕШЕНИЮ КАЖДОЙ ПОСТАВЛЕННОЙ ЗАДАЧИ МЫ ПРИМЕНЯЕМ СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД»

В создание развитой дорожно-транспортной инфраструктуры Новой Москва активно принимает участие в качестве генерального подрядчика в возведении новых объектов «Региональная строительная компания» (ООО «РСК»). Генеральный директор этой многопрофильной строительной компании Борис Сакун ответил на вопросы Редакции журнала «БКД».

Реконструкция и строительство автомобильной дороги от М-3 Украина - деревня Середнево - деревня Марьино - деревня Десна

Сакун Борис Владиславович

Образование:
Московский институт инженеров железнодорожного транспорта «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»
Кандидат технических наук.
Награды:
Медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали»,
Медаль «За трудовую доблесть»,
Знак «Почетный работник транспорта»,
Медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени,
Знак «Почетный транспортный строитель»,
Лауреат Всероссийского конкурса «Инженер года - 2007г.» в номинации «Организация управления строительством»,
Орден Почёта,
Орден Дружбы.

- Борис Владиславович, в чем особенность автомобильной дороги, построенной в Новой Москве, и как велась над ней работа?

- Новая автомобильная дорога, построенная и открытая нами в Новой Москве ко Дню города, является связующим звеном между Киевским и Калужским шоссе и проходит параллельно МКАД, через деревни Середнево, Марьино, Десна.

Движение осуществляется по двум полосам в каждую сторону с разрешенной скоростью 60 км/ч. Длина автомобильной дороги составляет 12 км, с обеих сторон организованны выезды на Киевское шоссе в сторону МКАД и на Калужское шоссе в сторону Троицка, с обустройством переходно-скоростных полос. В составе автодороги построен железобетонный балочный мост через реку Ликова, длинною 164 метра и шириной 20 метров. На мосту применена современная автоматическая противогололедная система.

Для удобства жителей прилегающих районов, с обеих сторон дороги организованы широкие тротуары и полосы безопасности. В местах прохождение автодороги в непосредственной близости от жилой застройки, устроены шумозащитные экраны переменной высоты с применением современных светопрозрачных и шумозащитных панелей. Дорога оборудована системами автоматического управления дорожным движением и удовлетворяем самыми современными требованиями по безопасности движения.

- Как давно компания работает в Московском регионе? Что уже сделано и какие планы на ближайшие годы?

- Компания ООО "РСК" - это многопрофильная дорожно-строительная компания, основанная в 2015 году. За время работы нами исполнено более 20 проектов на общую сумму порядка 23,1 млрд. руб., из них 17 Государственных контрактов на сумму 18,9 млрд. руб.

На данный момент мы уже закончили в Новой Москве строительство целого ряда крупных инфраструктурных проектов:

- «Реконструкция автомобильной дороги от Боровского шоссе до Киевского шоссе, от деревни Рассказовка до города Московский»;
- «Реконструкция центральной автодороги в поселок Коммунарка с выходом на район Бутово»;
- «Проектирование и строительство объектов инженерной инфраструктуры для жилых домов в пос. Марушкинское»;
- «Административно-деловой центр Троицкого и Новомосковского административных округов в г.Москва»;

Скоростная автомагистраль М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань. 2 Этап

- «Реконструкция автодороги Боровское шоссе - Киевское шоссе - деревня Ботаково, через д. Рогозинино, Верховье»;

- «Строительство эстакады автодороги Боровское шоссе - Киевское шоссе - деревня Ботаково через деревни Рогозино, Верховье»;

- «Строительство трех пешеходных переходов через автодорогу Боровское шоссе - Киевское шоссе - деревня Ботаково, через деревни Рогозинино, Верховье (Этап I) - этап 1.1, этап 1.2»;

- «Реконструкция и строительство автомобильной дороги от М-3 "Украина" - деревня Середнево - деревня Марьино - деревня Десна»;

На данный момент в стадии выполнения находятся еще 4 проекта на территории Новой Москвы.

- Какие основные направления ее деятельности сегодня? Какова география реализованных проектов?

- Основными направлениями деятельности компании являются: строительство автомобильных дорог, искусственных сооружений, объектов инфраструктуры воздушного транспорта, искусственных взлетно-посадочных полос и перронов.

На сегодняшний день компания является молодой и динамично развивающейся организацией, способной решить весь комплекс поставленных задач в области строительства. Все работы производятся с использованием современных технологий и качественных строительных материалов.

География работы нашей компании сосредоточены в трех ключевых для нас регионах, а именно: Московский регион, Республика Крым и Дальневосточный регион. Для оперативного управления в каждом регионе у нас открыты филиалы.

- Над какими проектами работаете сегодня?

- В настоящий момент можно выделить 5 основных проектов нашей компании. Это участок будущей скоростной автомобильной дороги «Москва - Нижний Новгород – Казань» 2-й этап; проектирование и строительство канализационных очистных сооружений «Южные», г. Севастополь»; реконструкция пассажирского перрона в аэропорту Южно-Сахалинск; строительство автодорог на объекте "Газоперерабатывающий комплекс в составе Комплекса переработки этансодержащего газа в районе поселка Усть-Луга" и строительство автомобильной дороги от автомобильной дороги "Солнцево-Бутово-Видное" до улиц Родниковая и Торговая в Новой Москве.

- Какими производственными мощностями располагает компания? Какая спецтехника и оборудование имеется?

- Наша компания располагает широким парком автомобильной и специализированной техники. Общее количество превышает 600 единиц. Особенно хочется подчеркнуть наличие современных и высокопроизводительных образцов следующей техники:

- американский бетоноукладочный комплекс «Gomako» в составе 3-х машин (бетоукладчик, распределитель, текстуровщик);

- первые в России асфальтоукладчики фирмы Vogel SUPER 3000 3-го поколения весом до 40 тонн;

- первая в России машина для перегрузки и устранения температурной и фракционной сегрегации асфальтобетонной смеси ROADTEC SB-3000E SHUTLLE BUGGY;

- сочлененные самосвалы (думперы) VOLVO A35G грузоподъемностью 34,5 тонны и великолепной проходимостью в условия строящегося объекта;

- дробильные комплексы для производства рецикла.

Вся землеройная техника оборудована спутниковой системой нивелирования 3D и позволяет добиться максимальной точности укладки асфальтобетонна на федеральных и региональных автомобильных дорогах.

Ремонт автомобильной дороги общего пользования Маловидное-Симферополь-Севастополь км 0+000 - км 13+700

- Какие передовые технологии и материалы применяете в строительстве?

- На данный момент мы внедряем новые асфальтобетонные смеси на основе битумов группы PG. Главной особенностью системы «Superpave» является комплексная система проектирования составов асфальтобетонных смесей, с применение объемного проектирования, что дает возможность адаптировать состав, под нужные условия эксплуатации, с учетом транспортной нагрузки и климатических условий.

Для того чтобы произвести данный асфальтобетон, мы применяем высококачественные материалы увеличивающий вязкость смеси с применения мелких фракций щебня. Срок службы данного типа асфальта вдвое выше обычного и составляет 10 лет.

- Как осуществляется контроль качества на всех этапах строительства?

-Для осуществления контроля качества на всех этапах работ, нами разработана многоуровневая система, которая основана на контроле качества на каждом этапе. Начиная от приемки строительных материалов на объекте, заканчивая сдачей выполненных работ представителям технического и авторского надзора. Для этого внутри компании успешно функционирует собственная испытательная лаборатория, которая прошла аккредитацию согласно ГОСТ ISO/IEK 17025-2019 «Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий», с правом проведения испытаний грунтов, песков, щебней, асфальтобетонных смесей, бетонных смесей и других применяемых материалов. Широкий спектр проводимых испытаний позволяет использовать в строительстве только высококачественные материалы и добиваться отличных показателей готовых конструкций.

Однако наличие строительной лаборатории является не единственным фактором качественного выполнения работ. Постоянно обучение инженерного состава и рабочих строительных специальностей, позволяет нам постоянно повышать качество производимых работ. Наши специалисты на регулярной основе проходят обучение и проверку знаний по технике пожарной безопасности, охраны труда, охраны окружающей среды, правил проведения земляных работ, устройство и эксплуатация электроустановок.

Реконструкция путепровода по ул. 9 Января через железнодорожные пути в г. Воронеж

- Как решаете кадровый вопрос? Сколько работников насчитывает трудовой коллектив?

- Наиболее важный вопрос для нашей компании - это люди. На сегодняшний момент наш трудовой коллектив насчитывает более 2 000 человек. Это тот фундамент, на котором строится успех каждой строительной компании.

- Есть ли трудовые династии? Как привлекаете молодежь?

- Наша компания может гордиться профессионалами, которые у нас работают. Мы заинтересованы в профессиональных и высококвалифицированных кадрах и всячески поощряем наличие трудовых династий в коллективе. Одна из важных целей нашей кадровой политики - привлечение молодых специалистов, окончивших высшие и средние учебные заведения. Мы сотрудничаем с профильными учебными заведениями, для привлечения учащихся старших курсов на практику в нашей компании с последующим трудоустройством их в наших подразделениях.

- В чем секрет успешной деятельности компании?

Реконструкция пассажирского перрона в аэропорту Южно-Сахалинск

- К решению каждой поставленной задачи, мы применяем системный подход, учитывающий человеческий фактор, комплексную работу с проектом и организацию строительства.

- Какие перспективы у компании на ближайшие годы?

- В ближайшее время мы планируем существенно увеличить объемы выполняемых строительно-монтажных работ в таких областях , как строительство объектов воздушного транспорта и строительство искусственных сооружений в составе автомобильных дорог. Наша компания стремится участвовать в разных проектах, особенно в сложных и уникальных, которые позволяют расти профессионально, овладевая новыми технологиями, и вносить свой вклад в развитие транспортной инфраструктуры России.

Асфальтобетонный завод

АО «ЦЕНТРОДОРСТРОЙ» РАЗВИВАЕТ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ НОВОЙ МОСКВЫ

Всего с момента присоединения к столице новых территорий в **ТиНАО** построено более 250 километров автомобильных дорог. Согласно Адресной инвестиционной программе города Москвы до конца 2023 года здесь планируется запустить еще около 150 километров. На протяжении последних лет **АО «Центродорстрой»** входит в число основных подрядных организаций, занимающихся развитием улично-дорожной сети Новой Москвы. В период с 2020 по 2023 года компания введет в эксплуатацию порядка 40 километров.

В прошлом году компания с опережением графика ввела в эксплуатацию 2-й этап автомобильной дороги «Марьино – Саларьево» протяженностью 5,8 км. Заказчиком объекта выступило ГКУ города Москвы "Москворечье". Трасса стала дублером Киевского и Калужского шоссе и существенно разгрузила въезды и выезды Московской кольцевой автомобильной дороги.

1 СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ «ВОСКРЕСЕНСКОЕ-КАРАКАШЕВО-ЩЕРБИНКА»

Работы ведутся одновременно на двух этапах дороги от поселения Воскресенское до деревни Язово. В настоящее время АО «Центродорстрой» выполняет комплекс мероприятий по переустройству инженерных сетей, строительству проектируемой автомобильной дороги, разворотной площадки общественного транспорта, шумозащитных экранов, устройству тротуаров.

Первый этап дороги от деревни Ямонтово до поселения Воскресенское общей протяженностью 2,9 км будет четырехполосным с организацией движений общественного транспорта. На данном участке дороги проектом предусмотрено реконструкция моста через реку Цыганка, строительство локального очистного сооружения, а также установка автобусных павильонов и благоустройство территории.

Второй этап дороги Воскресенское – Каракашево – Щербинка общей протяженностью 5,2 км будет двухполосным с организацией движения общественного транспорта. Эта дорога обеспечит связь поселения Воскресенское со столичным микрорайоном Южное Бутово. В составе работ предусмотрено строительство двух локальных очистных сооружений, автобусных павильонов, шумозащитных экранов, благоустройство территории.

30 июня в присутствии мэра Москвы Сергея Собянина состоялось открытие третьего этапа данной магистрали - четырехполосной дороги протяженностью 3,2 км, которая напрямую соединила Щербинку с районом Южное Бутово.

Дорога Воскресенское - Каракашево - Щербинка разделена на три этапа. Ее общая длина составит более 11 км. Строительство магистрали должно быть завершено в 2022 году.

2 РЕКОНСТРУКЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ «ПОС.ВОСКРЕСЕНСКОЕ - УЛ. ЦЕНТРАЛЬНАЯ СНТ «БАРХАТНАЯ РОЩА»

Проезжая часть будет расширена до семи метров. Одновременно с этим специалисты компании проведут монтаж инженерных сетей, озеленение прилегающей территории, проложат новые тротуары с велодорожками и пешеходными переходами, установят новые автобусные остановки. В комплекс планируемых мероприятий также заложено переустройство инженерных коммуникаций, а также организация отстойно-разворотной площадки для автобусов и парковки рядом с местной школой.

Новая дорога позволит осуществить запуск автобусного маршрута, который свяжет центр поселка, поликлинику, образовательный комплекс со школой, детским садом и садовым товариществом.

3 СТРОИТЕЛЬСТВО ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ БАЗЫ И ДИСПЕТЧЕРСКОГО ПУНКТА ГБУ Г. МОСКВЫ «ГОРМОСТ» В ТИНАО

Открытие обновленной дороги состоится осенью 2021 г.

Строительство производственной базы и диспетчерского пункта ГБУ г. Москвы «Гормост» в ТиНАО

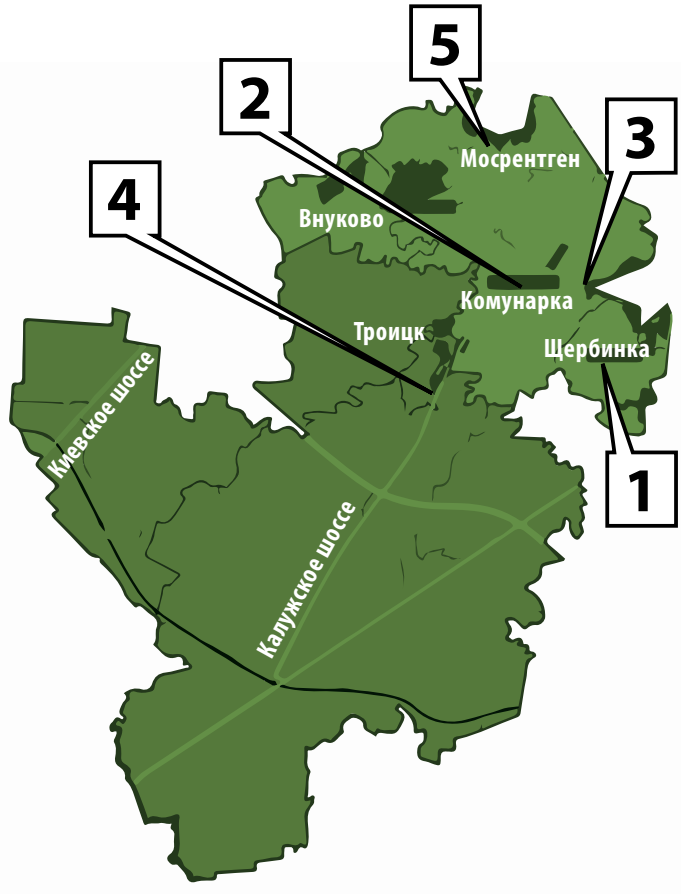
Запуск современного комплекса позволит повысить качество эксплуатации и ремонта мостов, путепроводов, эстакад, транспортных и пешеходных тоннелей, коллекторов, фонтанов, гранитных покрытий, лестничных сходов, и других недвижимых сооружений коммунальной инфраструктуры, расположенных на территории Новой Москвы.

4 РАЗВИТИЕ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ В ТРОИЦКЕ

11 января АО «Центродорстрой» заключила контракт с ГКУ "Москворечье". Данный проект предполагает реконструкцию улицы Заречная, а также строительство четырехполосной дороги, которая свяжет северную часть Октябрьского проспекта с Калужским шоссе. Реализация проекта позволит существенно улучшить доступность социальных объектов. В том числе на улице Заречной станет возможной организация движения пассажирского транспорта.

Новая дорога соединит улицы Садовая и Академика Харитона, а также обеспечит комфортный выезд из населенного пункта на федеральную трассу. Вдоль участков проезжей части появятся шумозащитные экраны. Одновременно с этим сотрудники АО «Центродорстрой» смонтируют 11 остановок общественного транспорта, четыре светофора, сделают тротуары.

Весь комплекс работ планируется завершить в 2022 году.



5 СТРОИТЕЛЬСТВО МАГИСТРАЛЬНЫХ УЛИЦ РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ В ПОСЕЛЕНИИ МОСРЕНТГЕН

Реализация всего комплекса мероприятий, который включает в себя два этапа, позволит значительно улучшить транспортное сообщение поселка с Московской кольцевой автодорогой и Калужским шоссе, а в перспективе — сформировать дорогу-дублер с выходом на строящуюся сегодня параллельную трассу «Мамыри – Пенино - Шарапово».

В рамках данных работ строители проведут переустройство основных инженерных коммуникаций, а также построят новую дорогу и несколько проездов вокруг домов, строящихся по программе Реновации в поселении Мосрентген. На участках будут проложены новые ветки теплосетей, сетей связи и канализации. Вдоль проезжих частей планируется установить светофоры и линии освещения, провести благоустройство прилегающих территорий. Новые пешеходные зоны будут построены с учетом современных требований доступности для маломобильных групп граждан.

В целом в ходе обновления улично-дорожной сети Мосрентгена дорожники выполнят строительство и реконструкцию более восьми километров улиц поселения. На следующем этапе будет построена дорога, которая войдет в поселок с дублера МКАД, в районе 43-го километра, и протянется в обход всего Троицкого лесопарка до улицы Адмирала Корнилова. На пересечении с ней дорожники построят транспортную развязку и путепровод через улицу, обеспечивающий дальнейшее движение в направлении поселения Сосенское. Строители также оборудуют прямой выезд с новой дороги на Калужское шоссе.

Справка о компании

АО «Центродорстрой» *— одно из старейших предприятий России, занимающихся дорожным и аэродромным строительством. В настоящее время включено в состав системообразующих организаций России в сфере строительства объектов транспортной инфраструктуры.*

Компания осуществляет комплексное строительство автомобильных дорог с асфальтобетонным и цементобетонным покрытиями, аэродромных взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и площадей аэровокзальных комплексов, мостов, путепроводов, подземных и надземных пешеходных переходов, гидротехнических сооружений, а также выполняет общестроительные работы на гражданских и промышленных объектах. «Центродорстрой» ввел в эксплуатацию более 450 объектов, около 2500 км дорог высших технических категорий, в том числе федеральные трассы М-4 «Дон», М-2 «Крым», М-5 «Урал», МКАД и более 1500 км дорог 3-4 категорий. На счету компании более 300 возведенных мостов и путепроводов, масштабные работы по строительству и реконструкции аэропортов Московского авиаузла – «Шереметьево», «Внуково», «Домодедово», а также аэропортов в Калужской области, г. Иваново, г. Ейска, аэропорта «Пулково» в Санкт-Петербурге, «Храброво» в Калининграде и аэропорта «Баландино» в Челябинске.

В настоящее время компания активно участвует в работах по строительству и реконструкции дорог в Москве и Московской области, улично-дорожной сети в Республике Крым, выступает подрядной организацией исполнения первого и второго этапов реконструкции аэропорта «Домодедово» в Московской области, а также принимает участие в строительстве VI этапа трассы «Москва- Нижний Новгород - Казань».

ВЛАДИМИРАВТОДОРПРОЕКТ – 60 ЛЕТ В ЛИДЕРАХ ОТРАСЛИ

Один из старейших проектных институтов в дорожной отрасли в этом году отмечает свой очередной юбилей. За эти годы создан высококвалифицированный трудовой коллектив. В настоящее время в нём трудится более 80 человек; 22,5% коллектива имеют стаж работы на предприятии более 20 лет, что является показателем стабильности и связано со стремлением руководства Проектного института сохранить трудовые ресурсы. Здесь созданы все условия для успешной работы, профессионального и карьерного роста.
33 года институт успешно возглавляет **Почетный дорожник России Юрий Владимирович Смирнов.** За профессионализм и умелое руководство он многократно награждался наградами различных уровней. Нагрудными знаками, медалью «За строительство транспортных объектов» Министерства РФ и другими отраслевыми и общественными наградами.

60 лет
проектный институт
ВЛАДИМИРАВТОДОРПРОЕКТ

- Юрий Владимирович, ваш институт участвовал в проектировании объекта «Строительство магистральной улицы районного значения «г. Московский ст. м. Филатов луг». Эта новая дорога уже успешно эксплуатируется. Насколько известно, у вас это не первый проект в Новой Москве?

- Действительно, так. Одни из первых реализованных наших проектов на территории Новой Москвы:

• Реконструкция автодороги от Киевского шоссе до Калужского шоссе (деревня Саларьево – деревня Мамыри);

• Реконструкция и строительство автомобильной дороги «М-3 Украина – город Московский - деревня Сосенки - деревня Ямонтово до автомобильной дороги поселок Коммунарка – аэропорт Остафьево» (первый этап);

• «Строительство выезда из г. Московский на Киевское шоссе»;

• «Строительство автомобильной дороги от автомобильной дороги «Солнцево-Бутово-Видное» до ул. Родниковая, Торговая».

Наша организация также выполняла функции Технического заказчика и осуществляет Строительный контроль на следующих объектах в городе Москве и Московской области:

• Реконструкция и строительство автомобильной дороги Варшавское шоссе - деревня Андреевское - деревня Яковлево (в части этапов 1.1, 1.2, 1.4);

• Капитальный ремонт Каширского шоссе на участке км 0- км 4,4, км 51+500 - км 56+000, км 73+200 - км 84+070 в Московской области;

• Капитальный ремонт автомобильной дороги «г. Павловский Посад, Городковская-Мишутинское шоссе» км 0,000-км 5,570 в Павлово-Посадском муниципальном районе;

• Автомобильная дорога "М-10-Россия" - "Ложки-Поварово-Пятница" на участке от примыкания к автомобильной дороге "Ложки-Поварово-Пятница" до км 3,0";

• Реконструкция существующего подъезда на км 4+744 А-106 "Рублево-Успенское шоссе";

• Путепровод на ул. Гагарина, г. Домодедово (Строительство автомобильной дороги Каширское шоссе-Киселиха). 35 км пк 2 участка Москва-Кашира (перегон Бирюлево-Домодедово);

• Реконструкция транспортной развязки на 19 км Можайского шоссе в Одинцовском муниципальном районе;

• Строительство подъезда к Инновационному центру "Сколково" от 52 км МКАД (Внешняя сторона) в Одинцовском муниципальном районе Московской области;

• Путепровод через ж/д на 4 км автодороги "Москва-Бородино"-Тучково, Рузский район.

- Пожалуйста, расскажите об истории создания компании? Какие основные направления ее деятельности сегодня? Какова география реализованных проектов?

- Проектный институт «Владимиравтодорпроект» отмечает в этом году 60–летний юбилей со дня создания организации.

В те далекие уже годы организация была изначально сформирована для создания сети автомобильных дорог во

Владимирской области, а с 1977 года приняла участие в проектировании сети автомобильных дорог Московской области.

Сфера деятельности нашего института охватывает полный комплекс работ по проектированию объектов дорожного хозяйства, автомобильных дорог, городских дорог и улиц, карьеров, а также функции технического заказчика и строительного контроля.

По проектам, разработанным институтом «Владимиравтодорпроект», построены, реконструированы и капитально отремонтированы тысячи километров федеральных и региональных автомобильных дорог, вовведено множество объектов придорожного сервиса в московском регионе, во Владимирской Московской, Нижегородской, Костромской, Ярославской, Рязанской, Ивановской, Самарской областях. Мы также участвовали в проектировании многочисленных производственных баз дорожных предприятий, АБЗ, АЗС и других объектов.

- Какие наиболее значимые для Вас проекты за всю историю деятельности компании Вы могли бы назвать?

- Значительный вклад внесен нашим институтом в развитие автомагистрали Москва-Нижний Новгород-Казань-Уфа.

По проектам разработанным Проектным институтом «Владимиравтодорпроект» сотни километров федеральной трассы М7 превратились из 2-полосной дороги в современную скоростную автомагистраль. В том числе за проектированы 3 транспортные развязки в разных уровнях на головном участке автомобильной дороги М7 «Волга» в Балашихе

Построен Мостовой переход через р. Оку в г. Муроме с Обходом г. Мурома, соединяющий фактически Московскую, Владимирскую, Нижегородскую и другие области. Мостовой переход через реку Кама у г. Камбарка».

Построен Обход г. Нижнего Новгорода на участке от а/д Нижний Новгород-Павлово-Выкса до а/д Нижний Новгород-Саранск.

Построен путепровод через железнодорожные пути у станции Одинцово Белорусского направления Московской ж. д. и транспортной эстакады через Минское шоссе».

Выполнен капитальный ремонт подъезда к г. Кострома от автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» и много других объектов.

- Над какими проектами работаете сегодня?

- В текущем году наш коллектив в числе других проектных институтов и организаций, трудится над созданием транспортной системы Новой Москвы.

Департамент развития новых территорий (Заказчик по Новой Москве), при поддержки Правительства г. Москвы, организовал планомерную работу над созданием объектов - своевременно решает вопросы на заседаниях штаба со всеми владельцами коммуникаций, администрациями, собственниками территорий и владений. Такая грамотная профессиональная деятельность Заказчика очень помогает и, практически, гарантирует качество разрабатываемой проектной документации и успешную последующую реализацию проектов. Сегодня мы участвуем в решении в том числе транспортных вопросов в районе ул Залинейной.

- В чем «секрет» долголетия и успешной деятельности вашей организации? Какие передовые технологии применяете в проектировании? Как осуществляется профессиональный рост и подготовка квалифицированных специалистов?

- Политика института - быть всегда в авангарде отрасли. В 70-80 годы прошлого столетия мы были в числе первых, кто активно внедрял автоматизированное проектирование автомобильных дорог, и во все последующие годы наша документация разрабатывается с полноценным применением актуальных программных продуктов.

Так, в 2017 году мы получили Диплом «BIM-лидер 2017»

С целью владения актуализированными версиями программных продуктов для сотрудников организации организовываются вебинары, семинары, конференции с разработчиками программных продуктов, а также мы постоянно принимаем участие в тематических OF-lain конференциях

Сегодня новые технологии, новые строительные материалы, изделия - обязательны в каждом проекте. Они улучшают надёжность объектов при эксплуатации, технологичны, позволяют сократить сроки проектирования и строительства объектов.

Особая роль отводится BIM- технологии или ТИМ - технологиям информационного моделирования объектов.

В настоящее период времени работа над созданием информационных моделей объекта перешла из стадии хобби в конкретную серьезную задачу – разработка проектной документации. Поскольку с 2022-го года проектная документация в экспертизу будет приниматься только в таком формате.

Безусловное преимущество работы с использованием ТИМ – выявление всех коллизий на любом этапе разработке проектной документации, что способствует повышению качества созданной документации, и, соответственно, реализованного объекта в целом.

К сожалению, практически отсутствуют отечественные программные продукты, позволяющие создавать ТИМ объекты, а те программы, которые применяются, так же далеки от совершенства – слишком много «ручного» труда.

Следует отметить, что сейчас очень мало специалистов в этом плане и практически все - «самоучки». Это вопросы очень важные для успешного применения ТИМ на всех объектах в самом ближайшем будущем в нашей отрасли.

- Юрий Владимирович, как сказалась пандемия на деятельности института? Все ли проекты удалось реализовать?

- Пандемия показала, что работа проектировщиков «на удаленке» - не лучший вариант. Например, сразу возникает необходимость вывода чертежей на экраны, а соответственно, необходимость наличия мощных компьютеров дома у сотрудников. Обычные не справляются, из-за большого объема информации происходят постоянные перегрузки.

Однако эти трудности не отменяли сроки выпуска проектной документации, она была подготовлена своевременно.

Самым сложным в этот период было установление контактов с внешними организациями, получение от них согласований, Технических условий и даже просто входящих номеров писем.

Однако отмечу, что в отличие от других регионов, в Москве успешно работала система электронного документооборота, без каких-либо задержек.

- Какие перспективы у коллектива на ближайшие годы?

- В настоящее время число проектировщиков-дорожников увеличивается не на много, к сожалению, а потребность в объектах транспортной инфраструктуры постоянно возрастает по причине огромного желания людей жить с минимальным количеством «пробок», сокращением выбросов отработанных веществ в атмосферу и передвигаться на высоких скоростях по безопасным и качественным дорогам.

Поэтому будем стараться выполнять свои проекты с высоким качеством, и продолжать работу по совершенствованию технологий информационного моделирования. Будем, как и прежде, активно участвовать в конкурсных торгах и стараться их выигрывать.

За высокий профессионализм и эффективную работу в деле развития и улучшения технического состояния автомобильных дорог наш коллектив неоднократно награждался почетными грамотами, Дипломами за I место в номинации «Лучшая подрядная организация по выполнению проектно-изыскательских работ», Дипломом первой степени победителя XI всероссийского конкурса на лучшую проектную, изыскательскую организацию «Лучший проект года», «Лучшая подрядная организация» и др.

Безусловно, это результат коллективного труда, полной самоотдачи инженеров проектировщиков. Они - патриоты своей профессии, своей Родины.

Многие сотрудники награждены Почётными грамотами Правительства г. Москвы, администрации Владимирской, Нижегородской, Московской областей, Приволжского Федерального округа, грамотами администрации г. Владимира, ГИБДД МВД РФ, Медалью имени Николаева, АСПОР.

11 человек имеют награды Министерства транспорта РФ, главный инженер предприятия имеет звание «Заслуженный строитель России», 5 человек награждены нагрудным знаком «Почетный дорожник», один человек награжден нагрудным знаком «За отличие в службе ГИБДД МВД РФ второй степени».

В настоящее время 18 наших сотрудников включены в Национальный реестр специалистов.

ДОРТРАНССТРОЙ – 15 ЛЕТ РОСТА

В создании современной, качественной и безопасной сети автомобильных дорог в Новой Москве задействовано большое количество строительных компаний. Достойные позиции среди них занимает компания ДОРТРАНССТРОЙ, которой руководит Николай Зубарев. В интервью нашему журналу Николай Николаевич рассказал о реализованных объектах, инновационных материалах, применяемых при дорожно-строительных работах, о контроле качества и перспективах компании на будущее.

Николай Зубарев, генеральный директор

- Николай Николаевич, известно, что компания «Дортрансстрой» накануне Дня города сдала в эксплуатацию современную автомобильную дорогу в Новой Москве, связавшую город Московский и подъезд к станции метро «Филатов луг. Что Вы можете сказать про данный объект? С какими трудностями пришлось столкнуться дорожникам?

- Отмечу, что это был совсем не рядовой объект. Мы начали его строить летом прошлого года. На месте будущей дороги была лесопарковая зона, которая отделяла поселок Московский от ближайшей к нему станции метро «Филатов луг.

В инвестиционно-адресную программу Москвы было включено строительство дороги, которая могла бы предоставить возможность удобного и быстрого доступа к метро 80-ти тысячному населению Московского.

Объект был достаточно сложным в плане геологии. Там грунты очень водонасыщены – кругом перелески, болото. К тому же, у нас была возведена дамба под велодорожку, которая задерживала воду и не давала ей уходить с этого участка. Что также усугубляло положение и осложняло строительство. Мы постоянно боролись с водой. Со всего леса она сходила к нашей дороге. Приходилось воздвигать насыпь до семи метров, укладывать водопропускные трубы, чтобы удержать воду.

К сожалению, пришлось вырубить большое количество леса при прокладке дороги. Но мы быстро и равноценно компенсировали эти экологические потери, высадив большое количество деревьев на других площадях (в основном на пустырях) в разных районах Новой Москвы.

Сейчас нарушенная ранее экосистема восстановлена.

- Какова протяженность новой дороги и какой она полосности?

- Это дорога 1-й категории, магистральная улица, протяженностью 2.3 км по две полосы в каждом направлении. Являясь генподрядчиком на строительстве данного объекта, мы выполнили полный комплекс работ в соответствии с техническим заданием: проложены линии электропередачи освещения, по всей длине построены тротуары с перильным ограждением, протянуты дождевые, кабельные и другие инженерные коммуникации со значительными мощностями на перспективу 50 лет эксплуатации. Установлены камеры видеонаблюдения и другие элементы ИТС.

- Какие эффективные технологии применялись на строительстве этой дороги?

- Асфальтовое покрытие ЩМА - мелкозернистое, позволяющее снижать шумовое воздействие на окружающую среду. Также были установлены шумозащитные экраны на участке в 300 метров при примыкании к СНТ «Филатов луг».

В соответствии с проектом при строительстве дорожного полотна между тремя слоями асфальта укладывалась геосетки, а для укрепления насыпи применялись георешетки. Для долговечности дорожная разметка производилась из пластика. На протяжении всей дороги уложен бордюрный камень, а для большего укрепления, а также экологичности и эстетичности разбиты газоны.

Заказчик работу принял, Мосдорнадзор тоже. Занимаемся сейчас подготовкой окончательных документов, чтобы

передать данный объект на баланс муниципальной власти Московского, как изначально и планировалось еще при проектировании.

- В этом году это единственный объект на новых территориях столицы?

- Сейчас мы также в качестве генподрядчика завершаем строительство еще одного дорожного объекта, которое велось несколько лет. Это тоже обеспечение дорожно-уличной сети деревни Дудкино и прилегающие СНТ – Киевское шоссе и 1-й километр МКАДа. Это тоже достаточно сложный объект. Когда Москва забрала эту территорию, которая стала Новой Москвой. Там многие коммуникации Московской области сконцентрировались на небольшом пятачке. Эта дорога обычная местного значения, двухполоска протяженностью 1,4 км, шириной 3,5 м с тротуаром. Там ЩМА уже не использовалось, а уложены два слоя крупнозернистого и один слой мелкозернистого асфальта. Также была осуществлена многокилометровая прокладка всех подземных и наземных коммуникаций 9-ти сторонних эксплуатирующих организаций: газопроводы, дождевая канализация, наружное освещение 57 опор, которое обеспечивает освещенность всего участка дороги и, соответственно, инфраструктура для жителей (тротуары, перильное ограждение, пешеходные переходы).

Работать приходилось в стесненных условиях, при постоянном движении транспорта, которое не останавливалось. Так как приходилось обеспечивать круглогодичный доступ автотранспорта ко всем прилегающим СНТ.

- Как пандемия повлияла на ход дорожных работ?

- Безусловно, она сказалась на темпах работы, была и нехватка трудовых кадров и приостановки. Но в итоге мы с этим справились и вошли в нормальную рабочую колею, наверстав ранее упущенное.

- Производственных мощностей компании хватило для работы на этих объектах?

-Да, у нас достаточно современная и высокопроизводительная производственная база: свои бетонно-асфальтовые заводы, необходимый парк спецтехники и грузового транспорта порядка 80-ти единиц. Поэтому все дорожные работы компания выполняла за счет собственных трудовых и производственных ресурсов. А на «узких» участках, это касается инженерных коммуникаций, мы выполняли работы с привлечением подрядных специализированных организаций, проверенных и зарекомендовавших себя на предыдущих наших объектах. Работали сообща, слаженно, никто не подвел, да и с погодой в этом сезоне повезло, хотя нередко приходилось работать в круглосуточном режиме. Но это для дорожников дело обычное, связанное с коротким дорожным сезоном.

- Как контролируете качество работ и стройматериалов на строящихся объектах?

- Компания имеет собственную сертифицированную лабораторию, полностью укомплектованную современным оборудованием, в которой работают высококвалифицированные профессионалы. У нас на приемке

Главный инженер ООО Дортранссстрой Юрий Добровольский и руководитель проекта Виктор Махрович

стройматериалов есть специалист, проверяющий сертификаты и паспорта, фактическую поставку материалов на контрольных весах. Соответственно, лаборатория проверяет на высокоточном оборудовании качество поставляемых материалов, а также соблюдение технологий непосредственно на дорожных объектах. Да и представитель Заказчика постоянно присутствует при выполнении всех работ и контролирует их качество. И Мосгорнадзор ежемесячно проводит свои проверки. При первом же требовании допущенные недостатки тут же устраняются.

- Как выстраиваются взаимоотношения с Заказчиком – ГКУ «Москворечье»?

- Это у нас уже не первые объекты на новых территориях Москвы. В структуре Заказчика работают опытные профессионалы, с которыми приятно работать и всегда можно получить дельную консультацию. Так, в предыдущие годы в Новой Москве мы строили Остафьевское шоссе протяженностью более 4 км, с мостом и несколькими перекрестками, с обширной сетью инженерных сооружений. И еще одну дорогу строили в Бутово вдоль возводимых жилых комплексов.

- Пожалуйста, несколько слов о структуре компании «Дортрансстрой».

- «Дортрансстрой» - это прежде всего группа компаний. У нас есть компании, занимающиеся поставкой материалов; компании, которые аккумулируют строительную, грузовую и спецтехнику; управляющая компания, руководящая всеми процессами; главная строительная компания, которая непосредственно осуществляет весь фронт

работ. Эта структура зарекомендовала себя, но мы не перестаем ее совершенствовать, чтобы добиваться лучших результатов. Рост компании на протяжении 15 лет интенсивно продолжается, и от слаженности всех подразделений зависит общий успех.

- Какие у компании ближайшие перспективы?

- В перспективе рассчитываем продолжить работать в Новой Москве и Московской области. А также планируем принять участие в реализации федеральных дорожных программ, а также в национальном проекте «Безопасные и качественные дороги», нацеленном на дальнейшее развитие дорожно-уличной сети крупных городских агломераций.

РОСАВТОДОР И АССОЦИАЦИЯ БЕТОННЫХ ДОРОГ ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ

В Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) состоялась I Международная научно-практическая конференция «Строительство качественных и безопасных дорог с применением цементобетона и минеральных вяжущих».
В мероприятии приняли участие руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков, и. о. ректора МАДИ Дмитрий Ефименко, генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин, заместитель генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ» Александр Каменских, начальник Управления научно-технических исследований, информационных технологий и хозяйственного обеспечения Росавтодора Олег Ступников, представители научно-образовательных и коммерческих организаций, сообщает пресс-служба Росаватодор.

На конференции глава Росавтодора Роман Новиков и президент Ассоциации по развитию дорожного цементобетона и цементобетонных покрытий Виктор Ушаков подписали меморандум о взаимодействии в целях расширения применения цементобетона при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог общего пользования федерального значения.

Кроме того, Виктор Ушаков от лица Ассоциации подписал соглашение о сотрудничестве с генеральным директором организации «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонидом Хвоинским. В рамках соглашения планируется проведение совместной работы по консолидации усилий, координации действий, направленных на развитие технологий дорожного цементобетона и цементобетонных покрытий автодорог, технологии строительства и ремонта дорожных одежд и оснований с применением минеральных гидравлических вяжущих на территории Российской Федерации.

Во время дискуссии о строительстве цементобетонных дорог участники выделили несколько ключевых преимуществ этого типа дорожного покрытия. В их числе – более высокая прочность конструкции, что позволяет обеспечить пропуск большегрузного транспорта без сезонных ограничений, длительный межремонтный срок, сравнительно меньший износ покрытия, особенно при увеличении массы автотранспортных средств и интенсивности движения. Они менее подвержены разрушениям из-за действия динамических нагрузок и температурных перепадов, а с точки зрения экологии оказывают наименьшее влияние на окружающую среду.

По мнению участников, высокая стоимость строительства, трудности при проведении ремонтных работ, устаревшая нормативно-техническая база создали неоднозначную репутацию цементобетонным дорогам. Докладчики постарались рассмотреть сложившуюся ситуацию с разных точек зрения.

Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков отметил, что тема цементобетонных дорог требует серьезной проработки. Для этого на основе фактических материалов необходимо провести подробный анализ конъюнктуры относительно цементобетонных дорог, а также отечественного и зарубежного опыта в их устройстве и эксплуатации. Также глава Росавтодора призвал оптимизировать систему мер, которые бы обеспечили высокую технологичность работ.

Другим направлением деятельности ведомства является обновление государственных стандартов. «Работа Росавтодора по выбору технических решений и комплектации технической базы под них имеет открытый и многосторонний характер. Мы продолжаем работу по формированию нормативно-технической базы. К примеру, ввели межгосударственный стандарт, устанавливающий технические требования к дорожным цементам. В 2019

году утвердили ряд предварительных национальных стандартов, устанавливающих технические требования и методы испытания к стабилизированным и укрепленным неорганическим вяжущим грунтам, к обработанным неорганическими вяжущими щебено-гравийно-песчаным смесям. В июле 2021 года утвердили и ввели в действие комплекс национальных стандартов на бетонные смеси для устройства слоев основания и покрытия дорог. В настоящее время специалисты Росавтодора прорабатывают перечень перспективных научных исследований, которыми вплотную займутся в течение ближайших нескольких лет. Также данный перечень прорабатывается в части актуализации стандартов», – рассказал Роман Новиков.

За последние годы Росавтодором введено в эксплуатацию 50 км цементобетонных дорог. Сейчас в стадии реализации находятся девять объектов с таким типом покрытия общей протяженностью почти 95 км. Один из крупнейших – обход Новосибирска, на всем протяжении которого будет уложено цементобетонное покрытие.

Заместитель директора Департамента металлургии и материалов Министерства промышленности и торговли РФ Роман Куприн отметил, что увеличение доли цементобетонных дорог заложено в Стратегии развития промышленности строительных материалов до 2025 года и на перспективу до 2030 года. Это будет служить стимулом для развития промышленности строительных материалов и цементной отрасли. По его словам, сегодня отечественная цементная индустрия в полной мере готова поставить качественные материалы для строительства дорог с цементобетонным покрытием.

В свою очередь, начальник Управления научно-технических исследований, информационных технологий и хозяйственного обеспечения Росавтодора Олег Ступников подчеркнул: «В стратегии инновационного развития Федерального дорожного агентства предусмотрена работа именно в рамках исследований о применении минеральных вяжущих, в том числе цементобетонов. Стратегия уже утверждена, срок ее действия – 2021–2025 годы».

Что касается технологии применения комплексных вяжущих при устройстве конструктивных слоев дорожной одежды, то она давно получила широкое распространение при производстве работ по капремонту и ремонту дорог. В качестве ее преимуществ можно выделить ресурсосбережение, положительный экономический эффект, доступность материалов без необходимости длительных транспортировок.

В завершение мероприятия было принято решение об объединении усилий государственных органов власти, бизнес-структур, научных и научно-образовательных организаций для развития сети качественных безопасных автодорог на современном техническом уровне, в том числе с цементобетонным покрытием.

СОВРЕМЕННЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ: ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ РЕМОНТИРУЮТ ПО НАИЛУЧШИМ ТЕХНОЛОГИЯМ

Более 72 % трасс и магистралей, на которых проводятся работы по национальному проекту «Безопасные качественные дороги», строятся и ремонтируются с использованием новых и наилучших технологий.

Эффективность реализации национального проекта напрямую зависит от качества работ, и большую роль в этом вопросе играет отказ от устаревших материалов и переход на современные решения. В их числе — технология холодного ресайклинга, методика объемного проектирования асфальтобетонных смесей, устройство тонких слоев износа, использование геосинтетических материалов, применение щебеночно-мастичного асфальтобетона.

В Амурской области с использованием новых технологий ремонтируют 27 км трассы Благовещенск – Гомелевка. Это самый протяженный участок региональной дороги в истории области, который будет выполнен в течение одного дорожного сезона.

«При реализации дорожного нацпроекта делаем упор на новые технологии, – рассказал заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства области Дмитрий Лучников. —Помимо зарекомендовавших себя щебеночно-мастичного асфальтобетона ЩМА-15 и разметки холодным пластиком на этом участке будет применена стыковочная битумно-полимерная лента. Основной особенностью использования соединительных лент на битумной основе является уменьшение водопоглощающей способности покрытия на шовных участках и снижение риска появления трещин в конструкционных материалах. Будем экспериментально внедрять для региона новые технологии и отслеживать их эффективность в наших климатических условиях».

В рамках контракта подрядная организация укрепляет обочины, укладывает выравнивающий и верхний слои асфальтобетона, устанавливает освещение. По окончании дорожных мероприятий специалисты нанесут разметку из термопластика со светоотражающими элементами, обновят знаки, заменят барьерное ограждение.

Стоит отметить, что трасса Благовещенск – Гомелевка – самая активная по трафику. Для амурчан эта дорога социально значима, т.к. соединяет все южное транспортное направление со столицей Приамурья. Многие автомобилисты и перевозчики оценят ремонт этой дороги.

«Подрядная организация ведет работы высокими темпами с досрочным завершением. У нас идет формирование плана дорожной кампании 2022 года, в рамках реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в ремонт уже включили почти 30 км дороги Благовещенск – Гомелевка», – подчеркнул министр транспорта и дорожного хозяйства Амурской области Александр Зеленин.

Технология холодного ресайклинга, пожалуй, самая распространенная из перечня наилучших. Ее применяют во многих субъектах, участвующих в реализации нацпроекта. Суть технологии состоит в следующем: верхний слой дорожного покрытия фрезеруют, в полученную массу вводят добавки, затем смесь укладывают в основание дороги и уплотняют. В Белгородской области таким образом отремонтировали автодорогу, связывающую села Потудань и Роговатое в Старооскольском районе. Ее протяженность составляет 17,6 км.

Подрядная компания приступила к работам в начале апреля. После стабилизации смеси сверху уложено еще два слоя, нижний – из крупнозернистого асфальтобетона и верхний – из щебеночно-мастичного асфальтобетона. Вдоль дороги установлены автобусные остановки и дорожные знаки, обустроены съезды.

Этот же метод применялся при ремонте 7-километрового участка трассы Мазикино – Шеино, которая связывает между собой несколько сел Корочанского района. Дорога была в многочисленных выбоинах и глубоких ямах, поэтому обычный ремонт здесь был бы неэффективен.

«Мы экономим материал и готовим прочное основание, технология надежная и очень хорошо себя зарекомендовала», – рассказал генеральный директор подрядной организации Владимир Кузнецов.

В целом в этом сезоне при ремонте и строительстве дорожных объектов в Белгородской области использовался асфальт, изготовленный исключительно по новому ГОСТу, вступившему в силу летом 2020 года.

Разработанный стандарт предусматривает новые методы испытаний материалов, которые ранее не проводились и, соответственно, другое оборудование, поэтому дорожные организации запустили процесс перевооружения.

Амурская область, Благовещенск-Гомелевка

Томская область, ремонт трассы Томск Каргала Колпашево

Белгородская область, Потудань-Роговатое

Ставропольский край, Безопасное-Подлесное

В Ставропольском крае при ремонте участка трассы Безопасное – Подлесное (8,5 км) применили технологию укладки полиэфирной георешетки в асфальтобетонное покрытие. Она выполнена из полимерного сырья в виде рулона с сетчатой структурой. Это позволит новому асфальтобетонному покрытию выдерживать перепады температур и повышенную динамическую нагрузку за счет ее равномерного распределения. Таким образом, георешетка играет роль армирующей прослойки между слоями асфальтобетона.

После укладки георешетки на участке обустроили новое дорожное полотно, нанесли разметку, привели в порядок обочины и установили новые дорожные знаки.

«Благодаря применению новых технологий в дорожном строительстве возрастает прочность и жесткость нового дорожного полотна, увеличивается межремонтный срок и срок эксплуатации автодорог даже с высокой интенсивностью движения», — прокомментировал министр дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края Евгений Штепа.

Новые типы асфальта используются и в Архангельской области. «Из-за возрастающих нагрузок на автомобильные дороги в России меняются сами принципы их проектирования, а также технологии производства дорожных покрытий. Перед дорожниками стоят задачи повышения качества на разных стадиях производства и укладки асфальтобетонных смесей, увеличения их срока службы. Сегодня «Архангельскавтодором» активно внедряются применяемые на федеральных трассах и доказавшие свою результативность передовые практики и технологии», — рассказал директор дорожного агентства «Архангельскавтодор» Игорь Пинаев.

В частности, при реализации национального проекта на региональной сети автодорог Поморья с 2021 года взамен применяемых ранее ГОСТа 9128 и ГОСТа 31015 применяются ГОСТ Р 58406.2 на асфальтобетон и ГОСТ Р 58406.1 на щебеночно-мастичный асфальтобетон. Нижний слой обычно укладывается из асфальтобетона по первому из них, верхний слой — по второму.

Архангельская область

Лаборатория, Кабардино-Балкарская Республика

Такой асфальт отличается более высокой прочностью и устойчивостью к колееобразованию. Этого удалось добиться благодаря изменению зернового состава смесей за счет применения щебня узких фракций. Смеси проектируются более каркасными, жесткими и плотными, и, таким образом, устойчивыми к усталостным и деформационным изменениям.

При этом, как отмечают специалисты, главное в современной системе проектирования асфальтобетона – это не столько требования ГОСТа, сколько строгое соблюдение разработанного рецепта: любые отклонения сразу обнаружатся в виде дефектов. Это тем более актуально в связи с тем, что новые смеси более сложны в производстве и укладке. Поэтому на первый план выходит процесс постоянного контроля за подготовкой смеси и ходом работ. Меняется сам процесс укладки: поскольку переуплотнять новые смеси категорически нельзя, количество проходов катков уменьшается.

«При производстве смесей ведется приемо-сдаточный контроль и периодический контроль. Приемо-сдаточному контролю подлежат такие показатели, как температура отгрузки, количество воздушных пустот, гранулометрический состав смеси, количество вяжущего и максимальная плотность. При периодическом контроле проверяется наличие пустот в минеральном заполнителе и битумном вяжущем, стойкость к колееобразованию и водостойкость», — пояснил начальник отдела лабораторно-технологического контроля дорожного агентства «Архангельскавтодор» Сергей Басов.

В текущем году в Ульяновской области в ходе проведения работ на автомобильной дороге Инза – Оськино – граница Ульяновской области впервые в регионе использован метод устройства защитного слоя износа излитых эмульсионно-минеральных смесей типа «Сларри Сил». Он служит для предотвращения негативного воздействия внешних климатических факторов на дорожную конструкцию. Технология представляет собой литую эмульсионно-минеральную смесь, состоящую из битумной эмульсии, высокопрочного каменного материала и специальных добавок. При толщине слоя 1,5 см она обладает высокой стабильностью и сопротивлением к деформациям.

В Санкт-Петербурге ремонт Пискаревского проспекта по нацпроекту проходит с использованием методики объемно-функционального проектирования смесей и покрытий. Такая технология дает возможность подобрать состав асфальтобетонной смеси таким образом, чтобы получить покрытие, которое будет служить в течение ожидаемого срока эксплуатации применительно к условиям региона, а также с учетом интенсивности движения и грузонапряженности.

Во Владимирской области в 2021 году при проведении работ на всех объектах региональной дорожной сети на стыках при устройстве холодного продольного сопряжения смежных полос покрытия используется битумно-полимерная стыковочная лента. Ее укладывают на кромку ранее устроенной полосы дорожного покрытия, после чего она плавится при укладке горячей асфальтобетонной смеси и заполняет пустоты технологического стыка. Это позволяет улучшить сцепление сопрягаемых полос дорожного покрытия, создает дополнительную гидроизоляцию шва и предотвращает его разрушение в процессе эксплуатации дороги, увеличивая продолжительность межремонтных интервалов.

Напомним, повышение качества дорожных работ — один из приоритетов национального проекта «Безопасные качественные дороги». С этой целью утвержден и функционирует Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, в котором уже содержится 789 наименований материалов, около 250 конструкций и 360 технологий.

В 2021 году доля объектов национального проекта «Безопасные качественные дороги», на которых предусматривается использование новых и наилучших технологий, включенных в Реестр, согласно паспорту проекта должна составить 10 %, однако этот показатель уже перевыполнен в семь раз.

По материалам пресс-службы Росавтодор

ЦИФРЫ НАЦПРОЕКТА
«БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»

Более **120,9 млн м²** - общая площадь укладки асфальтобетона и других типов дорожного покрытия в субъектах-участниках нацпроекта (цифры на конец октября)

это более **86 %** от всего объема работ 2021 года

более **16,5 тыс. км дорог** запланировано отремонтировать, реконструировать и построить в 2021 году.

свыше **6 тыс. дорожных объектов** вошли в план работ этого года

98,5 км прогнозируется в 2021 году протяженность построенных и реконструированных федеральных автодорог, переданных в доверительное управление ГК «Автодор»,

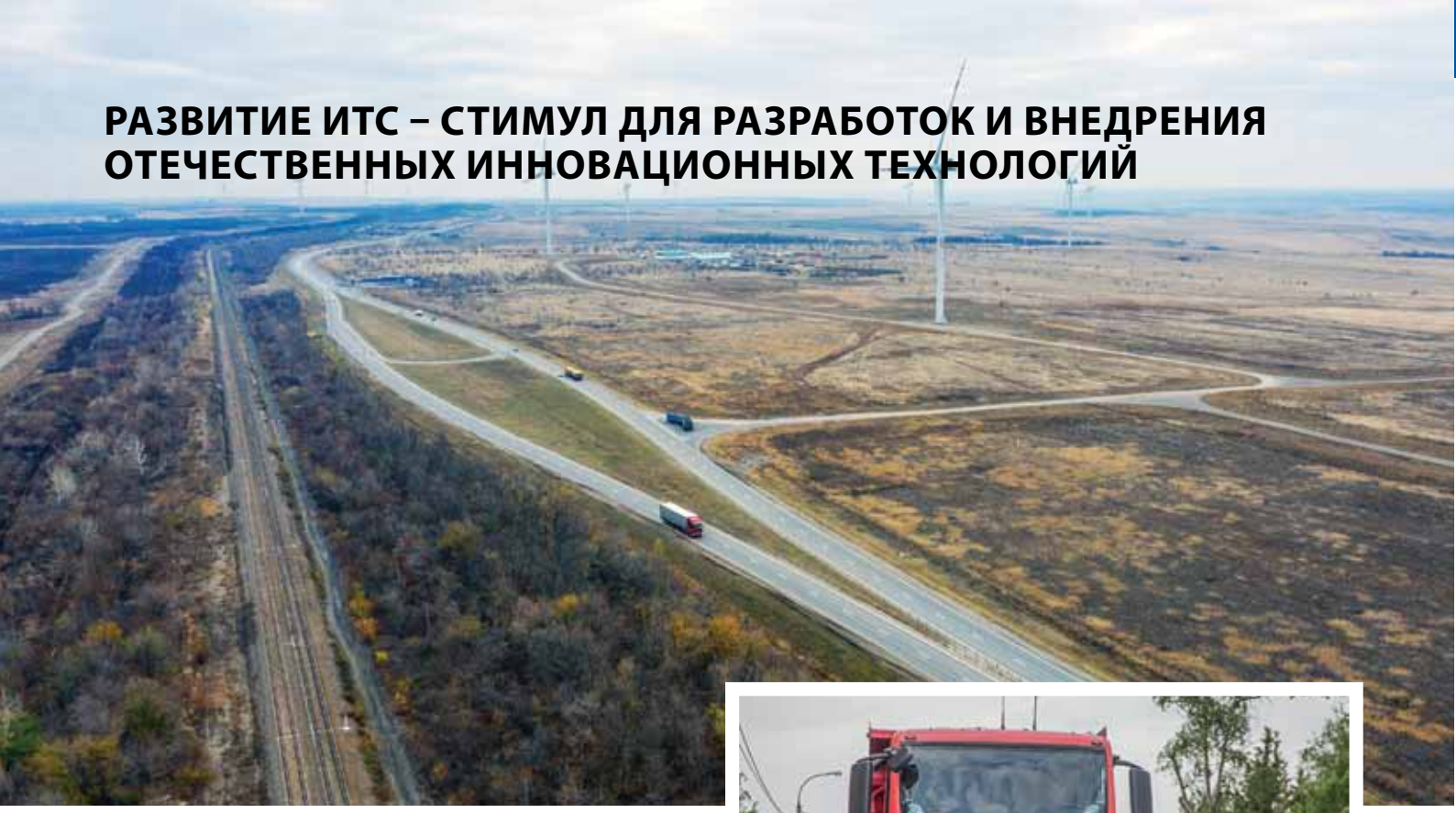
146,4 км составит протяженность построенных и реконструированных Росавтодором участков федеральных трасс, в том числе обеспечивающих устранение «узких мест»

780 участков школьных маршрутов приведут специалисты в нормативное состояние и порядка **400 автодорог** к медицинским учреждениям.

388 региональных трасс и участков улично-дорожной сети, ведущих к туристическим местам и достопримечательностям также будет обновлено

Укладка дорожного покрытия полностью завершена в Белгородской, Магаданской, Московской, Пензенской областях, республиках Ингушетия и Марий Эл. Близятся к завершению работы в Красноярском крае, Удмуртской Республике, Кемеровской и Орловской областях, Республике Коми, а также в Ямало-Ненецком автономном округе.

РАЗВИТИЕ ИТС – СТИМУЛ ДЛЯ РАЗРАБОТОК И ВНЕДРЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ



В связи с ростом и развитием городов, повсеместной урбанизацией, возросшей интенсивностью дорожного движения и увеличением транспортных потоков от специалистов дорожной отрасли требуются новые решения, позволяющие снизить концентрацию мест ДТП и улучшить дорожную обстановку в целом. Одним из главных инструментов этого процесса является внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) как единой платформы управления дорожным движением. Цифровизация отрасли, а именно применение ИТС, позволит уменьшить количество аварийно-опасных участков и, как следствие, – числа погибших и пострадавших в ДТП, постепенно уменьшить загруженность дорог и свести к минимуму ущерб, наносимый им большегрузным транспортом.

ИТС – это интеллектуальная транспортная система, включающая современные информационные и телекоммуникационные технологии и предназначенная для наиболее эффективной организации дорожного движения.

Интеллектуальные системы помогают эффективно решать задачи по переходу к инновационной модели развития дорожной отрасли. Значительную роль в этом играет реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги» (БКД), где ряд мероприятий сфокусирован именно на развитии ИТС. Он существенно активизировал работу в этом направлении как на федеральном, так и на региональном уровнях.

Внедрение ИТС, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением, проводится в рамках дорожного нацпроекта в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек. На реализацию мероприятий по внедрению ИТС в 2020 году было выделено 2,85 млрд руб. 22 субъектам Российской Федерации.

Полученные средства были направлены на разработку проектной документации, внедрение единой платформы управления транспортной системой, выполнение строительно-монтажных работ, а также закупку программного обеспечения и оборудования. В частности, успешно завершили запланированные мероприятия по созданию ИТС Алтайский край, Тульская и Рязанская области, Ханты-Мансийский автономный округ, Республика Татарстан.

Что касается 2021 года, то финансирование предусмотрено в объеме 3,95 млрд руб. 25 субъектам Российской Федерации.

В настоящее время проводится работа по объединению ИТС на автомобильных дорогах общего пользования в городах и на федеральных трассах в национальную

сеть интеллектуальных транспортных систем.

В России применяются различные подсистемы ИТС. Наибольшее распространение получили подсистемы регистрации нарушений ПДД, автоматизированного управления дорожным движением, весогабаритного контроля транспортных средств. Помимо этого, применяются подсистемы метеомониторинга, автоматизированного управления системами наружного освещения, контроля за соблюдением правил парковки, диспетчерского управления транспортом служб содержания дорог, пользовательских сервисов.

Ежедневно федеральные дорожники следят за транспортно-эксплуатационным состоянием автомобильных трасс.

Основными причинами ДТП являются нарушение правил дорожного движения как водителями, так и пешеходами; нарушение требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог и железнодорожных переездов; эксплуатация технически неисправных транспортных средств. Кроме того, ДТП могут спровоцировать неблагоприятные погодные условия и плохая видимость дорожных знаков.

Большинство интеллектуальных транспортных систем как раз и функционируют в сфере безопасности дорожного движения. На сегодняшний день они отлично показали себя в деле. Росавтодором на подведомственной сети дорог установлено 1 589 камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

На федеральных дорогах также действует Автоматизированная система метеорологического обеспечения (АСМО). С ее помощью можно получить информацию с дорожной сети в режиме реального времени. На федеральных трассах установлено свыше полутора тысяч пунктов дорожного метеоконтроля, которые обеспечивают круглосуточный мониторинг состояния дорожного покрытия, погодных условий и т.д. Метеостанции могут сформировать прогноз погоды на ближайшие несколько часов.

Не менее успешно Ситуационный центр Росавтодора применяет автоматизированные навигационные системы диспетчерского управления работой машин и механизмов. Единая автоматизированная система («Дортранснавигация») предназначена для автоматизированного планирования работ по содержанию трасс и дорожных сооружений. Благодаря ей инструментальный навигационный контроль стал более объективным, а учет выполненных работ с использованием дорожных машин и механизмов – более точным.

Помимо этого, система оперативно регулирует отклонения, возникающие при выполнении заданных объемов работ, формирует оперативные справки и отчетные данные. Таким образом она улучшила контроль технологических процессов по содержанию дорог, а также сделала прозрачнее деятельность подрядных организаций, выполняющих эти работы.

Для сохранности российских дорог на региональных трассах устанавливают «дорожные весы» – автоматические пункты весогабаритного контроля. Такие пункты

устанавливаются по всей стране благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». Так, в период с 2018 по 2020 гг. в рамках приоритетного, а затем и национального проекта в 45 субъектах Российской Федерации установлены 193 автоматических пункта весогабаритного контроля (АПВГК). В планах на 2021 год – размещение еще 115.

Новые комплексы способны автоматически взвешивать и определять размеры транспортного средства без его торможения или полной остановки. Также они вычисляют скорость движения машины и проводят фотофиксацию. Таким образом, система позволяет в круглосуточном режиме контролировать трафик и выявлять перегруженные автомобили.

Интеллектуальная транспортная система (ИТС) – это целый комплекс организационно-технических мер по автоматизации процессов управления дорожным движением. Данные поступают от всех существующих региональных и муниципальных комплексов и систем в единый ситуационный центр.

На основе анализа данных разрабатываются и внедряются стратегии, планы развития и мероприятия по обеспечению организации и безопасности дорожного движения, назначаются экспертизы предлагаемых мероприятий.

Все основные процессы ориентированы на обеспечение сбора, обработки и хранения данных между информационными системами ИТС и производятся в автоматическом режиме без участия человека.

Внедрение ИТС в дорожно-транспортную структуру имеет четко выраженную социальную направленность. Положительный эффект от повсеместного ввода интеллектуальных транспортных систем – повышение средней скорости движения, сокращение общего времени в пути и, соответственно, снижение расхода топлива. А это, в свою очередь, приведет к уменьшению выбросов вредных веществ и улучшению экологической обстановки.

Кроме того, у использования интеллектуальных систем есть и косвенные, неочевидные преимущества. Уменьшение количества автомобильных аварий будет способствовать сокращению потерь трудовых ресурсов, расходов на оказание медицинской помощи пострадавшим, ущерба от правонарушений, задержек дорожного движения. А транспортные поездки и перевозки станут быстрее, доступнее и безопаснее.

Развитие ИТС – стимул для разработок и внедрения отечественных инновационных технологий транспортного планирования и связи, а также повышения конкурентоспособности интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры России на международном рынке транспортных услуг и транзитных перевозок.

По материалам пресс-службы Росавтодора

В **РОСДОРНИИ** РАССКАЗАЛИ О ПЛАНАХ ПО РАЗРАБОТКЕ В РОССИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ ИТС

Сотрудники РОСДОРНИИ планируют приступить к созданию в России федеральной платформы интеллектуальной транспортной системы (ИТС), которая объединит региональные системы. Об этом сообщил начальник управления внедрения цифровых технологий РОСДОРНИИ Игорь Евстигнеев.

По его словам, институт уже подготовил концепцию национальной сети ИТС и проект положения о федеральной платформе ИТС. Также в этом году планируется представить единую систему стандартизации в области ИТС.

Для создания нормальной системы ИТС необходимо кооперировать инфраструктуру и техническую оснащенность высокоавтоматизированных транспортных средств, применять цифровые модели дорог, открывать полигоны, пилотные участки для тестирования высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС). В стадии разработки находится проект создания пилотного участка в ОЭЗ Алабуга (Татарстан), где планируется отрабатывать технические требования к дорожной инфраструктуре для обеспечения движения ВАТС.

Евстигнеев подчеркнул, что ИТС должна снижать нагрузку от индивидуального и грузового автотранспорта без ущерба мобильности населения, повышать надежность и безопасность функционирования транспортного комплекса, а также делать более удобным использование таких услуг.

Создание интеллектуальной транспортной системы для комплексного информационного обеспечения и управления на наземном автотранспорте с применением современных информационных и телекоммуникационных технологий диктуется наличием неблагоприятной транспортной ситуации в регионах России.

Национальная сеть ИТС должна быть территориально распределенным комплексом сопряженных интеллектуальных транспортных систем, функционирующих на автодорогах России.

ИТС является одним из наиболее эффективных направлений стабилизации и улучшения транспортной ситуации в российских городах. Срок их окупаемости с учетом социально-экономического эффекта не превышает 2-3 лет, а затраты на создание значительно ниже затрат на развитие транспортной инфраструктуры. Интеллектуальное управление повышает также эффективность работы даже самой несовершенной дорожной сети, способствует уменьшению числа ДТП и улучшению экологической ситуации.

Главными задачами ИТС являются удовлетворение возрастающего спроса на пассажирские и грузовые перевозки, достижение транспортного баланса между пропускной способностью улично-дорожной сети и ее реальной загрузкой, обеспечение безопасности перевозок и снижение объемов вредных выбросов.

Целями развития ИТС в среднесрочном периоде являются создание и системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированными на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для всех участников движения.

В РОСДОРНИИ отметили также, что современная ИТС в городской агломерации должна формировать экосистемы транспортно-логистических и информационных сервисов на базе передовых цифровых технологий и платформенных решений, которые позволяют достигнуть гармоничного баланса функционирования личного и общественного транспорта для обеспечения безопасности транспортной среды и улучшения качества жизни граждан.

ООО «ТЕХНОЛОГИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

ТБДД

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ДЕТЕКТОР ТРАНСПОРТА «АЗИМУТ ДТ»

- Является средством измерения координат и времени.
- Фиксация факта прохождения ТС через зону контроля.
- Распознавание ГРЗ.
- Распознавание типа, марки, модели и цвета ТС.
- Передача распознанной информации в информационные системы (АПК «Безопасный город», сервер проходящего транспорта, и т. д.).
- Трансляция потокового видео в системы уличного видеонаблюдения.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ:

Ширина зоны контроля до 10 м
Распознание ТС на скорости от 0 до 350 км/ч
ИК-подсветка на расстояние до 100м
Электропривод объектива, автофокусировка
Передаваемый видеопоток до 1920x1080/до 60 к/с
Диапазон рабочих температур -60…+60°С
Степень защиты IP67, IK10
Энергопотребление до 30 Вт

ВЫЯВЛЕНИЕ НАРУШЕНИЙ:

- Правил парковки, стоянки;
- Движение по разделительной полосе;
- Выезд на полосу встречного движения;
- Движение по велосипедным пешеходным дорожкам или тротуарам;
- Нарушение запрета движения грузовых ТС (в том числе по отдельным полосам);
- Движение ТС по обочине;
- Движение по встречному направлению по дороге с односторонним движением;
- Движение по полосе для маршрутных транспортных средств.
- Интеграция с АСУДД.

ПРЕИМУЩЕСТВА «АЗИМУТ ДТ»

- Реализация одновременно функций, необходимых правоохранительным органам, дорожным службам и службам по организации дорожного движения:
- Фиксация всех ТС, проезжающих зону контроля.
- Формирование базы данных пройденного транспорта включая фотоизображение ТС, ГРЗ, тип, марку, модель и цвет ТС.

- Простота монтажа, невысокие требования к каналу связи.
- Возможность передачи видеопотока в приемлемом качестве по GSM-каналам связи.

- Возможность передачи информации в режиме реального времени в АИС Заказчика с буферизацией и передачей накопленных материалов при кратковременных перерывах связи.

- Невысокая стоимость.

- Низкое энергопотребление – не более 30 Вт. Возможность работы от различных источников электропитания, в т. ч. автономных и систем уличного освещения.

ООО «Технологии безопасности дорожного движения»
614010, г. Пермь, ул. Маршрутная, 15

Тел.: +7 (342) 281-00-33, +7 (342) 281-14-14
e-mail: info@tbdd.ru, www.tbdd.ru

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ НА УЧАСТКЕ ТРАССЫ А-119 В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ НАХОДИТСЯ В ЗАВЕРШАЮЩЕЙ СТАДИИ

В ходе рабочей поездки в Вологодскую область **руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков** обсудил с **губернатором региона Олегом Кувшинниковым** развитие дорожной сети субъекта, сообщает пресс-служба Росавтодор.

Глава Росавтодора подчеркнул, что в рамках инспекционных поездок в регионы сейчас определяются приоритетные задачи на бюджетный цикл 2022-2024 годов. В Вологодской области первостепенное значение имеет приведение в нормативное состояние дорог, недавно принятых в федеральную собственность. Речь идет о ремонтных работах на трассах А-215 Лодейное Поле - Вытегра - Прокшино - Плесецк - Брин-Наволок и А-123 Чекшино – Тотьма – Котлас – Куратово.

«Нам предстоит большой объем работы на федеральной сети в Вологодской области. Кроме того, мы продолжаем софинансирование региональных дорожных проектов. Один из ключевых объектов на сегодня - мост через реку Шексну в Череповце. На его строительство уже выделили более 11 млрд рублей из федерального бюджета. И в этом году 4 млрд добавили, чтобы опережающими темпами ввести объект в эксплуатацию в августе 2022 года. В целом федеральная поддержка региона в 2021 году составляет 7,2 млрд рублей. В том числе, по отдельному решению Президента Российской Федерации, Вологодская область получила еще 500 млн рублей из Резервного фонда. Эти средства позволят привести в нормативное состояние дополнительно 33 км дорог субъекта. Подобные целенаправленные дотации помогут достичь необходимых целевых показателей по итогам года», – подчеркнул Роман Новиков.

В свою очередь Олег Кувшинников отметил, что развитию транспортной сети Вологодской области уделяется колоссальное внимание. Он поблагодарил за финансовую поддержку в размере более 12 млрд рублей, которые были выделены на самый крупный инфраструктурный проект региона за последние десятилетия – строительство обхода Вологды. Его ввели в эксплуатацию в прошлом году, что позволило значительно разгрузить улично-дорожную сеть. Губернатор отметил, что совместная работа с Федеральным дорожным агентством способствует формированию инфраструктурного каркаса региона.

Олег Кувшинников также рассказал о реализации в регионе нацпроекта «Безопасные качественные дороги». В 2021 году на эти цели выделено порядка 8,6 млрд рублей, из них свыше 1,5 млрд – средства федерального бюджета.

«Сейчас на дорогах Вологодчины одновременно строится и капитально ремонтируется более 50 объектов. Дорожники работают на всей опорной сети Вологодской области. Только в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» мы приводим в порядок более 400 км дорог с рекордным объемом инвестиций. Жители это видят и положительно оценивают. Это абсолютно беспрецедентный объем дорожных работ и осваиваемых средств», – резюмировал губернатор.

Что касается сотрудничества по вопросу формирования опорной сети автомобильных дорог России, Роман Новиков положительно оценил совместную работу подведомственного Росавтодору ФКУ Упрдор «Холмогоры» и региональной проектной команды.

На следующий день участники рабочей поездки оценили ход работ на объекте капитального ремонта – участке с 4-го по

16-й км федеральной трассы А-119 Вологда - Медвежьегорск – автомобильная дорога Р-21 «Кола».

Интенсивность транспортного потока на отрезке трассы от Вологды до примыкания, ведущего к поселку Молочное, достигает 30 тыс. автомобилей в сутки, что и выявило необходимость расширения проезжей части до четырех полос движения.

В настоящее время выполнено устройство верхнего слоя дорожного покрытия общей площадью более 162 тыс. кв. м, проведены работы по устройству и укреплению обочин, обустроены 10 автобусных остановок, осуществлен монтаж 458 светодиодных светильников, построены тротуары и пешеходные дорожки.

Кроме того, для сбора воды с проезжей части и ее очистки устроена система ливневой канализации и локальных очистных сооружений, а для обеспечения водоотвода от земляного полотна на основной дороге и примыканиях – металлические гофрированные трубы.

В рамках капитального ремонта автомобильной дороги сделали специальные полукольца-развороты в районе поселка Майский, что позволит водителям разворачиваться, не выезжая на полосы встречного движения. Для безопасного пересечения пешеходами федеральной трассы обустроено три подземных пешеходных перехода. Готовность объекта на данный момент составляет порядка 95 %. Окончание работ намечено на октябрь этого года.

На 13-м км автодороги А-119 между Вологдой и поселком Молочное также проводятся ремонтные работы на мостовом сооружении через реку Вологда.

В 2020 году приступили к работам по капитальному ремонту левого моста через реку Вологда, а уже в августе 2021 года он был введен в эксплуатацию. После открытия движения по левому мосту стартовали ремонтные работы на правом мосту. Сейчас рабочие устраивают мостовое полотно и ремонтируют опоры искусственного сооружения. В октябре планируется открыть рабочее движение по мосту, а полностью работы на объекте завершат в июле 2022 года.

Для развития дорожной инфраструктуры на 10-м км трассы А-119 предусмотрено строительство многофункциональной зоны дорожного сервиса, которая будет включать в себя кафе и автозаправочную станцию. Ввести объект в эксплуатацию планируется в октябре этого года одновременно с открытием движения на отремонтированном участке. Роман Новиков отметил, что сейчас на законодательном уровне прорабатываются предложения в Федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ», которые позволят эксплуатировать элементы дорожного сервиса совместно с региональными властями. Это даст новый импульс развитию дорожного сервиса.

На совещании с коллективом ФКУ Упрдор «Холмогоры» глава Росавтодора сделал акцент на приведение к нормативу трасс на территории Вологодской области, которые войдут в состав опорной сети автодорог РФ. Вместе с тем был затронут вопрос о необходимости расширения федеральных автодорог до четырех полос с разделением встречных потоков в целях снижения аварийности и увеличения пропускной способности.

РАБОЧАЯ ПОЕЗДКА **РОМАНА НОВИКОВА** В УЛЬЯНОВСКУЮ ОБЛАСТЬ

Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков в рамках рабочей поездки в Ульяновскую область провёл встречу с врио губернатора Алексеем Русских, а также оценил ход работ на объектах капитального ремонта, ремонта автодорог и искусственных сооружений.

Совещание состоялось в доме Правительства Ульяновской области. В нём также приняли участие исполняющий обязанности Председателя Правительства региона Андрей Тюрин, глава города Ульяновска Дмитрий Вавилин, исполняющий обязанности Министра транспорта субъекта Евгений Лазарев, начальник ФКУ «Поволжуправтодор» Кирилл Вдовин и начальник ФКУ «Волго-Вятскуправтодор» Илдар Мингазов.

Основной темой встречи стала стратегия развития дорожной инфраструктуры на территории Ульяновской области. В границах субъекта общая протяжённость автомобильных дорог составляет более 13 100 км (из них федерального значения – 549 км, регионального – 4 613 км, местного – 8 026 км). В нормативном состоянии находится 90 % всех федеральных трасс.

По словам Романа Новикова, дорожный фонд Ульяновской области в этом году установлен в размере 8 миллиардов 273 миллионов рублей. При этом на нацпроект «Безопасные качественные дороги» у субъекта заложено 2 миллиарда 845 миллионов рублей. Регион, если говорить о кассовом освоении бюджета, идёт с серьёзным опережением графика. Так федеральный проект «Региональная и местная дорожная сеть» освоен более чем на 97 %, что является одним из лучших показателей по всей стране.

В 2021 году по нацпроекту в регионе в нормативное состояние планируется привести 62 объекта общей протяженностью 158 км (работы на 9 из них уже завершены). Более чем на 70 % выполнены работы по укладке покрытия.

«Мы видим, что субъект заинтересован в эффективном взаимодействии и с Минтрансом России, и с Росавтодором. И надо сказать, совместная работа сейчас хорошо налажена, ведь Алексей Юрьевич – человек, близкий к нашей отрасли. Он долгое время входил в состав Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве. Активно продвигал многие законодательные инициативы, связанные с оптимизацией дорожного строительства. И результаты этой деятельности мы можем наблюдать как на объектах нацпроекта, так и на всей обширной сети федеральных и региональных автомобильных дорог», – отметил Роман Новиков.

Алексей Русских поблагодарил ведомство за помощь в реализации инфраструктурных проектов Ульяновской области: «Ваша помощь и поддержка дает нам возможность качественно менять инфраструктурный облик региона, повышать уровень жизни сотен тысяч жителей. Наш регион может и хочет быть современным – с хорошими дорогами, мостами, развязками. Мы стремимся использовать все возможности, которые предоставляют нам национальные проекты, Министерство транспорта, Росавтодор. Роман Витальевич, хочу публично поблагодарить Вас за решение о выделении дополнительных 450 миллионов рублей для двух очень крупных и важных

проектов. Строительство нового моста через Свиягу и реконструкция существующего предаварийного – проекты, на которые выделяются эти деньги – это то, чего не хватало Ульяновску долгие годы».

Что касается федеральной сети, то в текущем году в Ульяновской области планируется отремонтировать около 64 км автодорог, причем 29 км – капитально. Кроме того, продолжаются работы по устройству искусственного электроосвещения на наземных пешеходных переходах и автобусных остановках на трех участках автодороги Р-178 Саранск – Сурское – Ульяновск вблизи населённых пунктов Арское, Кротовка и Лесная долина.

«В приоритете у нас – реализация объектов, входящих в маршрут «Европа – Западный Китай». В границах субъекта он проходит по двум федеральным автомобильным дорогам: А-151 Цивильск – Ульяновск и М-5 «Урал» (подъезд к Ульяновску) – общей протяженностью 158 км. В течение нескольких лет планируем капитально отремонтировать девять участков на этих трассах. Всего необходимо увеличить число полос с двух до четырех на 135 км», – прокомментировал начальник ФКУ «Волго-Вятскуправтодор» Илдар Мингазов.

В ходе рабочей поездки делегация Росавтодора также осмотрела ключевые объекты капитального ремонта федеральных автодорог. В частности, 6-километровый отрезок (с 199-го по 205-й км) трассы М-5 «Урал» (подъезд к Ульяновску), который входит в состав уже упомянутого международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай». Проектом предусмотрено усиление дорожной одежды с устройством трех слоев асфальтобетона толщиной 18 см. Для повышения уровня безопасности и снижения аварийности, а также с целью ликвидации опасных левых поворотов и разворотов на 202-м км будет построен отнесенный левоповоротный съезд радиусом 15 м с переходно-скоростными полосами. Также специалисты отремонтируют пересечения и примыкания. А на всём протяжении участка устроят линию освещения с установкой опор на разделительной полосе, установят 20 км барьерного ограждения и дорожные знаки. В текущем дорожно-строительном сезоне планируется завершить работы по устройству дорожной одежды — за исключением верхнего слоя покрытия. В полном объеме работы на участке автодороги будут завершены в ноябре 2022 года.

Кроме того, федеральные дорожники посетили региональные объекты, реализуемые национальным проектом «Безопасные качественные дороги». В первую очередь Роман Новиков оценил ход выполнения ремонта на улице Автозаводской в Ульяновске. Работы на объекте протяженностью 2 км начались в апреле текущего года, завершение планируется до конца августа. Специалисты на участке уже выполнили укладку выравнивающего слоя асфальтобетона и подъем колодцев, завершают замену бортового камня, а также ремонт тротуара и устройство верхнего слоя покрытия на проезжей части. На эти цели по нацпроекту было выделено 65,2 млн рублей.

Ремонтные работы проводятся и на другой исторической улице города – Ленина (бывшая Московская). Подрядные организации выполнили на 90 % фрезерование старого покрытия дорожного полотна от улицы Железной Дивизии до улицы Спасской, провели подготовку основания под устройство выравнивающего слоя асфальтобетонного покрытия. Также осуществляются отсыпка щебнем межрельсового пространства, подбивка и выправка трамвайных путей, демонтируется бортовой камень.

Кроме того, специалисты выполнили закладные детали для фундамента под устройство освещения на 14 пешеходных переходах по ул. Ленина. А на пересечении с ул. Гончарова планируется модернизировать светофорные объекты, установить новые дорожные знаки и нанести горизонтальную дорожную разметку из термопласта. Ради удобства пассажиров электротранспорта также ведётся обустройство пяти приподнятых остановочных платформ «венского» типа. На трех остановках готовится песчано-щебеночное основание, а еще на двух дорожники приступили к армированию упоров для их последующей заливки бетоном.

«У нас рекорд в 2021 году! Мы ремонтируем 41 км дорог. В прошлом году для сравнения было 20 км. Вдвое увеличили объём работ, и результат не заставляет себя ждать. Так, у нас на 30 % снизилась смертность на городской сети автодорог по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. К слову, всего в рамках нацпроекта в черте Ульяновска работы ведутся на 47 участках улично-дорожной сети», – подытожил глава города Дмитрий Вавилин.

ТАРИЭЛЬ СОЛИЕВ: ОТ ЭФФЕКТИВНОЙ РАБОТЫ ДОРОЖНИКОВ ВО МНОГОМ ЗАВИСИТ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНОВ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И ОБНОВЛЕНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАНЫ

В последние годы в Республике Северная Осетия-Алания активно развивается дорожная отрасль. О том, что уже сделано и перспективах развития отрасли на ближайшие годы рассказал **Председатель Комитета дорожного хозяйства Тариэль СОЛИЕВ.**

– Корр. Тариэль Тазаретович, расскажите о себе, сколько лет Вы работаете в дорожной отрасли?

– Я начал работать в проектной конторе «Севосетинавтодора» в 1989 году, и с тех пор вся моя трудовая деятельность связана с дорогами. После окончания Ростовского инженерно-строительного института по специальности «Строительство автодорог и аэродромов» работал в различных дорожных организациях республики, несколько лет работал в Подмосковье.

– Корр. Вы руководите Комитетом дорожного хозяйства с марта 2016 года. С какими проблемами Вам пришлось столкнуться с первых шагов деятельности на этом посту?

– Прежде всего, надо было вывести отрасль на уровень, соответствующий современным требованиям, включиться в выполнении федеральных программ развития дорожной отрасли, что позволило бы получать из Федерального бюджета дополнительное финансирование на развитие дорожной сети республики.

Предстояло провести консолидацию сил дорожных строительных организаций, проверить качество и обеспечить выпуск дорожно-строительных материалов, соответствующих современным стандартам …

Все эти и ряд других шагов позволили обеспечить развитие отрасли, заставило инвесторов поверить в то, что работы в отрасли будут стабильно развиваться и объёмы увеличиваться из года в год. Это подтолкнуло дорожно-строительные организации к модернизации существующих мощностей, приобретению современной дорожной техники и использованию современных технологий при проведении дорожных работ.

Комитетом дорожного хозяйства была разработана Программа развития дорожной сети Республики Северная Осетия-Алания.

– Корр. Какие это программы и проекты?

– Сегодня Республика принимает участие в выполнении **2-х Национальных проектов** и разработанных на их основе **4-х Региональных проектов**. Назову лишь некоторые из них.

В 2019 году в республике началась реализация **Национального проекта «Безопасные качественные дороги»** и разработанного на его основе **Регионального проекта «Региональная и Муниципальная дорожная сеть»**, рассчитанных на период с 2019 г. по 2024 г. включительно.

В рамках Нацпроекта БКД преображаются улицы Владикавказа

Восстанавливается дорога к Кармадону

В ходе осуществления проекта «**Безопасность дорожного движения**» будут обустроены и приведены в соответствие с нормативами городские улицы, региональные и межмуниципальные дороги, пешеходные переходы, в первую очередь, вблизи образовательных учреждений, проведено освещение участков дорог, установлены новые и обновлены существующие светофорные объекты.

К концу 2024 г. на дорогах республики и города более чем в два раза увеличится количество автоматических камер фотовидеофиксации нарушений ПДД. Это повысит безопасность дорожного движения, охладит излишний темперамент «лихачей».

– Корр. Как и насколько стабильно финансируются эти программы и проекты?

Мост ч-з р.Урух на 78-м км а-д Владикавказ - Ардон - Чикола - Лескен-2

– За 2016 – 2020 г.г. в дорожную отрасль республики было вложено около 12,1 млрд.рублей, в том числе из средств Федерального бюджета более 4,7 млрд.рублей.

В нынешнем году на выполнение дорожных работ из Федерального, Консолидированного Республиканского и Районных бюджетов было выделено более 4,3 млрд.рублей.

– Корр. Какие самые значительные проекты были осуществлены за эти годы?

– За счёт средств **Регионального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста»** была построена дорога «Кавказ» - Хурикау – Малгобек – Моздок, о которой долгие годы мечтали жители республики – дороги, которая напрямую связала Владикавказ с Моздоком.

За счёт средств **Нацпроекта «Безопасные качественные дороги»** за 2019 – 2021 г.г. во Владикавказской агломерации отремонтировано 70 улиц, протяжённостью 77 км и почти 150 км региональных дорог.

Программа замены мостов, построенных на дорогах республики ещё в 50-е – 60-е годы прошлого века, разработанная Комитетом, была включена РОСАВТОДОРОМ в Федеральную программу замены мостов и путепроводов.

В 2019 году за счёт средств федерального бюджета на 78-м километре автодороги Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен-2 был построен новый мост длиной 113 п.м. через р.Урух. с дорожными подъездами к нему около 1,5 километров.

В 2020 г. в эксплуатацию были сданы **3 новых моста через р.Камбилеевка: 2 моста на дороге Октябрьское – Тарское**, и **Мост у с.Чермен.**

В нынешнем году завершены работы по реконструкции моста ч/з р.Фиагдон у Аланского Свято-Успенского монастыря.

До конца года планируется завершить реконструкцию ещё 2-х мостов, по 106 пог.метров каждый: это **Мост ч/з р.Терек** у с.Фарн на автодороге Архонская – БМК – Хумалаг – «Кавказ» и **Мост ч/з р.Урсдон** на дороге между селениями Красногор и Николаевское.

– Корр. Туристический потенциал республики давно и хорошо известен. Что делают дорожники для модернизации горных дорог?

– Одна из Государственных программ, осуществляемых в республике – **«Развитие туристско-рекреационного комплекса»** – даст толчок к возрождению этой отрасли экономики.

Но чтобы у туристов со всех концов страны возникло желание познакомиться с историей, с традициями, обычаями, жизнью и бытом народов Осетии и Кавказа, необходимо создать все условия для их комфортабельного пребывания в республике и удобного передвижения по туристическим маршрутам.

Сегодня переехать из одного горного ущелья в другое можно только спустившись на равнину. Дорожникам предстоит провести модернизацию существующих и построить новые участки горных дорог, организовать новые туристические маршруты, по которым можно будет последовательно проехать из одного горного ущелья в другое: из Дигорского – в Алагирское – далее (по мере реконструкции горных дорог!) – из Алагирского ущелья можно будет проехать в Куртатинское, а оттуда и в Даргавское ущелье. Уже в этом году, после завершения ремонта дороги «Транскам» – В.Згид – Мацута, можно будет проехать на легковом транспорте из Алагирского в Дигорское ущелье.

В рамках программы развития дорог Горной Дигории, в предыдущие годы был отремонтирован и введён в эксплуатацию 32-х Километровый участок дороги Чикола – Мацута – Комы-Арт, на участке до с.Мацута. В этом году близок к завершению ремонт участка этой дороги – от Мацуты до Комы-Арта, длиной 21 км, на котором, к тому же, будет отремонтировано ещё и 5 мостовых переходов.

Большие объёмы работ предстоит выполнить на дороге, ведущей к горно-рекреационному кластеру «Мамисон». Из Федерального бюджета выделены средства

Новая дорога на Моздок

для реконструкции пятисотметрового тоннеля на участке дороги к Мамисону. Учитывая, что по тоннелю на горнолыжные трассы Мамисона поедут тысячи туристов, обустройство Мамисонского тоннеля будет проведено на уровне недавно построенного Рокского перевального тоннеля. Тоннельщикам предстоит провести перепроходку тоннеля, устроить вентиляцию, освещение, системы безопасности при возникновении ЧС…

В ближайшем будущем планируется провести ремонт дороги и к горнолыжному курорту Цей, восстанавливать участки дороги на Кармадон, уничтоженный сходом Ледника Колка…

– Корр. Что делается на дорогах для повышения уровня безопасности движения?

– Строительство и обустройство обходов населённых пунктов – современная тенденция развития сети автомобильных дорог, направленная на улучшение состояния дорожного хозяйства, снижение количества ДТП, травматизма и смертности на дорогах. В прошлом году введён в эксплуатацию **Обход г. Дигора**, протяжённостью 4,5 км, что позволило вывести за пределы райцентра до 2,5 тысяч единиц транзитного транспорта.

В этом году дорожники провели ремонт участков дорог:

Объезд с.Синдзикау, протяжённостью 3,5 км,

Объезд с.Эльхотово, протяженностью более 5,4 км

Объезд с.Октябрьское, протяжённостью 2,470 км

На строительстве **Обхода с.Мичурино** выполнен объём работ запланированный на текущий год. Это будет участок 1-Б категории, протяжённостью 5,6 км с 5 искусственными сооружениями: **3-мя** путепроводами, **Мостом через р.Фиагдон и Скотопрогоном.** Работы на объекте планируется завершить в 2022 году…

Работ на городских улицах и региональных дорогах у дорожников ещё очень много. Наши планы постоянно расширяются, уточняются и дополняются. Многие объекты ремонта региональных и местных дорог включаются в программы работ после встреч с жителями районов.

Дорожная отрасль – своеобразный локомотив роста экономики страны. Мы понимаем, что от эффективной работы дорожников во многом зависит выполнение крупных планов по строительству и обновлению опорной экономической инфраструктуры страны.

Но, несмотря на огромный объём предстоящей работы на дорогах республики, мы можем с удовлетворением сказать, что в настоящее время **Осетия входит в пятёрку регионов Российской Федерации, в которых до каждого населённого пункта можно доехать по дороге с твёрдым покрытием.**

– Корр. Спасибо Вам, Тариэль Тазаретович, за обстоятельный рассказ. Желаем Вам и Вашим коллегам-дорожникам успехов в нелегкой, но очень важной для всех работе.

Интервью подготовил пресс-секретарь
Комитета дорожного хозяйства РСО-Алания
Николай Песьяков

После ремонта на ул.Фадзаева, с.Чикола

В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИЛИ КАПРЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ФИАГДОН

Работы проводились на левом мосту на 17-м км трассы А-162 Владикавказ-Алагир, вблизи села Дзуарикау Алагирского района республики.

Специалисты восстановили транспортно-эксплуатационные характеристики 50-метрового однополосного моста и расширили его с 8 до 12 м, при этом проезжая часть сооружения стала на 3 м шире. Вместе с тем были восстановлены железобетонные монолитные опоры сооружения и их фундаменты, смонтировано железобетонное трехпролетное строение и переходные плиты. Затем рабочие устроили бетонный выравнивающий слой и слои асфальтобетона: два – с гидроизоляцией на самом мосту, и три – на подходах к нему. Верхний слой дорожного полотна выполнили из щебеночно-мастичного асфальтобетона, который обеспечит водонепроницаемость и сдвигоустойчивость покрытия. В целях повышения прочности конструкции заменили деформационные швы.

Для удержания насыпи, защиты от размыва и регулирования русла реки мостовики построили более 110 м подпорных стен из монолитного бетона, а также устроили очистные сооружения во избежание загрязнения вод Фиагдона.

Кроме того, на объекте установили металлическое барьерное ограждение и дорожные знаки, нанесли разметку термопластиком, устроили тротуары с перилами по левой стороне моста.

На время производства работ было организовано реверсивное движение по параллельному мосту. Сейчас движение по обновленному искусственному сооружению открыто в полном объеме.

*** В оперативном управлении ФКУ Упрдор «Кавказ» находится почти 269 км федеральных автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории Республики Северная Осетия – Алания. Это трассы Р-217 «Кавказ», Подъезд к г. Владикавказ от Р-217, Р-217 «Кавказ» Обход г. Владикавказ (I очередь), А-161 Владикавказ – Нижний Ларс – граница с Республикой Грузия, А-162 Владикавказ – Алагир, А-163 подъездная к аэропорту г. Владикавказ от Р-217 и А-164 «Транскам».

ООО «ДОРСТРОЙБЛОК» — ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

Компания «ДОРСТРОЙБЛОК», основанная в городе Владикавказ, работает на отечественном строительном рынке более двадцати лет. Созданное в 2000 году, предприятие в кратчайшие сроки смогло существенно увеличить производственные мощности и расширить выпускаемый ассортимент. На сегодняшний день продукция компании успешно применяется для повышения безопасности дорожного движения во многих населенных пунктах России и Республики Южная Осетия.

Основное направление деятельности предприятия – производство и реализация железобетонных дорожных ограждений. За годы работы специалистами компании были проработаны различные варианты барьерных ограждений в городской дорожной инфраструктуре, в том числе для создания безопасных зон на остановках общественного транспорта, островов безопасности на пешеходных переходах, отделение пешеходных зон больниц и поликлиник, школ, дошкольных учреждений от городских магистралей с плотным транспортным потоком.

Продукция, выпускаемая ООО «ДОРСТРОЙБЛОК», изготовлена из первоклассного сырья с применением инновационных технологий, отвечает всем требованиям ГОСТ Р 52607-2006 и имеет необходимую сертификацию и протоколы испытаний. Ограждения успешно прошли все этапы эксплуатационного тестирования.

Изделия отличаются высоким качеством и свойствами. Дорожные парапеты изготовлены из бетона класса В35 (толщина защитного слоя 60 мм), а также обладают морозостойкостью F 300. Все металлические элементы защищены антикоррозийным покрытием.

При производстве используется самое передовое оборудование и сертифицированные материалы, что позволяет предоставлять пятилетнюю гарантию качества на весь ассортимент изделий.

Сборные парапетные ограждения — это новый облик российских автомобильных дорог. В соответствии с мировым опытом сборные парапетные ограждения применяются на участках автомобильных дорог:

• для разделения транспортных потоков встречного направления на автодорогах с плотностью транспортного потока более 50 тысяч автомобилей в сутки и имеющих 4 и более полосы для движения автотранспорта;

• где использование барьерных ограждений затруднено или нецелесообразно, например в качестве подпорной стенки на пересеченной местности, в горных районах, подходах к мостам и эстакадам, когда уровень участков, прилегающих к автодороге, выше уровня проезжей части;

• с высоким уровнем концентрации дорожно-транспортных происшествий для снижения расходов по содержанию;

• в горных районах.

Дорожное ограждение барьерного типа

Пассивная защита автомобильных дорог является важным фактором обеспечения безопасности всем участникам дорожного движения. К ней относятся различные дорожные ограждения, которые обеспечивают снижение аварийности в случаях, когда сам водитель не в состоянии предпринять каких-либо мер.

Как правило, ограждения барьерного типа устанавливаются на дорогах с интенсивным движением для разделения встречных потоков, в местах повышенной вероятности создания аварийной ситуации (мосты, эстакады, тоннели, горные дороги), на участках с ремонтными работами, в местах массового скопления людей. Монтаж производится на центральной разделительной полосе автодороги с двусторонним движением и на краевой.

Ключевые функции барьерных ограждений:

• Предотвращение съезда автомобилей с насыпей, горных дорог, мостов и эстакад.

• Предотвращение выезда или вылета авто на встречную полосу во время движения и в случае ДТП.

• Предотвращение наезда на пешеходов и предотвращение выхода пешеходов на дорогу в непредназначенном месте.

• Предотвращения аварийных ситуаций рядом с железнодорожными путями.

• Защита транспорта от сильного бокового ветра, ослепления встречным транспортом и других внешних факторов.

• Защита ключевых элементов конструкций: опоры мостов, стены туннелей, столбы электропередач, информационные щиты и прочее.

• Защита от паводков и затопления дорожного полотна, особенно в местах близкого расположения водоемов.

На сегодняшний день существует два основных профиля бетонных блоков для установки дорожного ограждения: New-Jersey и Step. Они производятся с разными параметрами конструкции, однако оба прошли многочисленные тесты и эксперименты на столкновение с автотранспортом. Эти тесты установили высокую степень эффективности бетонных ограждений, которая обеспечивает не только удержание автомобильного средства на дороге, но и предотвращает его опрокидывание.

Установка бетонных ограждений в 15 раз снижает риск прорыва тяжеловесных грузовых автомобилей на встречную полосу, тем самым увеличивая безопасность всех участников движения.

Уникальные достоинства парапетного ограждения Нью-Джерси

Дорожное парапетное ограждение типа Нью-Джерси — высоконадежное изделие из железобетона, используемое при строительстве автомобильных дорог с целью повышения их безопасности и снижения последствий различных дорожно-транспортных происшествий. Производство и установка данных ограждений выполняются специалистами компании в соответствии с необходимыми техническими условиями.

Парапетные сборные ограждения имеют профиль «Нью-Джерси», который уже более чем 60 лет используется на автодорогах США, Германии, Италии, Франции, Скандинавии и Австралии. Многолетние исследования подтвердили, что при столкновении транспортных средств с парапетными ограждениями, имеющими профиль «Нью-Джерси», вероятность опрокидывания или поперечного разворота практически сводится к нулю. При наезде транспортных средств на парапетные ограждения при скоростях до 20-30км/ч под углом до 20 градусов – транспортные средства практически не получают повреждений.

Для соединения сборных парапетных ограждений компания использовала конструкцию замка «Шпенглер» (Spengler) Германия, что значительно упростило процесс монтажа. Оцинкованный замок парапетного ограждения успешно выдержал испытания на 600 кДж.

Для обеспечения условий безопасности дорожного движения в условиях недостаточной освещённости и в тёмное время суток и в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50971-11 на верхней плоскости парапетных блоков ограждений устанавливаются флажки сигнальные из композитных материалов «КОМПО» по ТУ 5217-004-62132574-2010.

Передвижение на транспортном средстве по оживленным дорогам и автомагистралям предполагает множество рисков: от вылета на встречную полосу вследствие столкновения или обгона до выезда за пределы трассы с возможным опрокидыванием транспортного средства. Установка дорожных парапетных ограждений Нью-Джерси между полосами встречного движения и по границам автодорог позволяет избежать этих опасных ситуаций. Кроме того, эти железобетонные изделия часто устанавливают на горных дорогах в качестве аварийных улавливателей.

Благодаря нескольким уникальным достоинствам дорожные парапетные ограждения Нью-Джерси способны остановить движущийся на высокой скорости автомобиль, а также предотвратить его переворачивание. К основным эксплуатационным преимуществам данных железобетонных блоков относят:

- высокую ударопрочность;
- морозостойкость;
- антикоррозионные свойства;
- вибростойкость;
- простоту установки.

Относительно небольшие по габаритам парапетные ограждения типа Нью-Джерси — залог безопасной езды по автомобильным дорогам, скоростным магистралям, путепроводам, эстакадам, мостам.

Удобство в монтаже

Особое внимание в компании уделяется простоте и конструктивному совершенству выпускаемой продукции. Конструкция замка «Шпенглер» позволяет легко монтировать парапетные ограждения и производить замену повреждённых ограждений, если возникнет такая необходимость.

Специальный паз в блоке и замок помогут предельно надёжно зафиксировать конструкцию (никаких дополнительных крепёжных приспособлений не потребуется).

Всё что требуется — это подвести новый блок ограждения к уже установленному, а затем — опустить. Специальный паз в блоке и замок помогут предельно надёжно зафиксировать конструкцию (никаких дополнительных крепёжных приспособлений не потребуется).

В зависимости от конкретных дорожных условий и конструкторского решения в компании для каждого размерного ряда разработаны специальные блоки ограждений.

Принципы работы «ДОРСТРОЙБЛОК»

Основные принципы работы компании «ДОРСТРОЙБЛОК» основываются на приоритете интересов заказчика. В первую очередь, это касается качества применяемых материалов, прошедших испытания в авторитетных испытательных центрах с выдачей соответствующих сертификатов соответствия.

Компания занимается собственным производством, и потому может предоставить своим клиентам максимально выгодные ценовые предложения. Собственный парк грузовых автомобилей позволяет нам доставлять товар в любой регион России. Понимая, что точность и оперативность поставок материалов на объект в сжатые строки является одним из приоритетов при выборе поставщика, специалисты «ДОРСТРОЙБЛОК» оперативно поставляют продукцию клиентам.

За годы деятельности ООО «ДОРСТРОЙБЛОК» заслужила репутацию надежного партнера, а доверие и положительные отзывы – это лучшая оценка работы компании.

БОЛЕЕ 250 КМ ТРАСС В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИВЕДУТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ В 2021 ГОДУ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков в рамках рабочей поездки в Ярославскую область провёл встречу с губернатором Дмитрием Мироновым, а также оценил ход работ на объектах ремонта автодорог и искусственных сооружений, сообщает пресс-служба Росавтодор.

В совещании также приняли участие заместитель председателя Комитета Госдумы по федеративному устройству и вопросам местного самоуправления Валентина Терешкова, Председатель Правительства региона Дмитрий Степаненко, заместитель Председателя Правительства Виктор Неженец, директор Департамента дорожного хозяйства субъекта Роман Душко и начальник ФКУ Упрдор «Холмогоры» Константин Чупров.

Ключевой темой встречи стала стратегия развития дорожного комплекса Ярославской области, в том числе реализация нацпроекта «Безопасные качественные дороги». По словам Романа Новикова, регион в настоящий момент ставит перед собой амбициозные цели и получает на их реализацию внушительную федеральную поддержку.

«В 2021 году общий объём дорожного фонда субъекта установлен в размере 9,7 млрд рублей. При этом объём государственной поддержки из федерального бюджета составил 1,2 млрд рублей, 2,7 млрд Ярославская область получила от акцизов на нефтепродукты. Работы на автомобильных дорогах субъекта ведутся в плановом режиме. Один из ключевых моментов – это расширение федеральной сети. На сегодняшний день она составляет уже 428 км (с учётом тех 112 км, которые мы приняли в федеральную собственность в этом году). Позитивное движение вперёд наблюдается и на региональной дорожной сети. Потребность области в дополнительных 1 млрд 145 млн рублей уже обеспечена. И эти средства, мы видим, действительно пошли по целевым назначениям – масштабные работы ведутся на улично-дорожных сетях Ярославля, Рыбинска. Динамика хорошая и надо её обязательно поддерживать, чтоб рассчитывать на дальнейшую федеральную поддержку», – отметил руководитель Росавтодора.

В этом году дорожниками будут отремонтированы более 30 км федеральных трасс (15 км – на М-8 «Холмогоры» и 15 км – на Р-132 «Золотое кольцо»). До 2024 года запланировано строительство путепровода через железную дорогу на 7-м км трассы М-8 «Холмогоры» (подъезд к городу Кострома), а также капитальный ремонт участка км 186 – км 195 и ремонт отрезка данной автодороги с 150-го по 155-й км.

Особое внимание участники встречи уделили значимым капиталоемким объектам в регионе, в частности – мосту через Волгу в городе Рыбинске. О необходимости его капитального ремонта докладывала Президенту РФ Владимиру Путину заместитель председателя Комитета Госдумы по федеративному устройству и вопросам местного самоуправления Валентина Терешкова и получила одобрение главы государства.

«Мост соединяет между собой левобережную и правобережную части Рыбинска – второго после Ярославля крупнейшего города области. Капитальный ремонт этого объекта – важная, масштабная задача. От её решения зависит жизнь и развитие всего города. Сейчас осуществляется разработка проектной документации. И мы очень рассчитываем на вашу поддержку в реализации проекта», – прокомментировал губернатор Дмитрий Миронов, обращаясь к Роману Новикову.

В числе других социально-значимых инфраструктурных проектов в Ярославской области на встрече были упомянуты строительство Карабулинской развязки в Ярославле и строительство обхода г. Углич. Последний – должен соединить между собой участки дороги Р-132 «Золотое кольцо» Ярославль – Кострома – Иваново – Владимир – Гусь-Хрустальный – Вязьма – Ржев – Тверь – Углич – Ярославль. Его общая протяжённость составит 13,4 км, а расчётная интенсивность движения – 5500 авт/сут. В составе дороги проектом предусмотрено два мостовых перехода и три кольцевых пересечения. Строительство обхода позволит разгрузить улично-дорожную сеть Углича, поскольку в настоящее время транзитное движение грузового транспорта осуществляется именно через городские автодороги. Однако их конструктив не рассчитан на имеющиеся нагрузки.

В ходе рабочей поездки делегация Росавтодора также посетила в Ярославле региональные объекты, реализуемые национальным проектом «Безопасные качественные дороги».

Так, на улице Малой Пролетарской специалисты привели в нормативное состояние участок протяженностью 230 м от Московского проспекта до улицы Мельничной (в районе Тропинского проезда). Площадь ремонта проезжей части составила 3,5 тыс. кв. м. Кроме того, на объекте обновили 442 кв. м тротуаров, обустроили бортовой камень и ограждения, а также нанесли разметку и установили дорожные знаки.

А на улице Мельничной работы проходили на участке протяженностью 820 м. Дорожники отремонтировали 9,8 тыс. кв. м проезжей части и 2,6 тыс. кв. м тротуаров. Здесь также установили бортовой камень, ограждения и дорожные знаки. Кроме того, восстановили два светофора.

Напомним, что всего в Ярославской области в 2021 году по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» запланировано привести в нормативное состояние более 60 объектов. Общая протяженность дорожных работ составит свыше 250 км. На эти цели направлено порядка 5,6 млрд рублей, из них 680 млн рублей — средства федерального бюджета.

ЕКАТЕРИНА ГРИШИНА: ЧЕМПИОНАТ ПО ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ - ЭТО ПРЕКРАСНЫЙ ШАНС ДЛЯ УЧАСТНИКОВ ПРОВЕРИТЬ РАЗНЫЕ ГИПОТЕЗЫ И ПОПРОБОВАТЬ САМЫЕ СМЕЛЫЕ РЕШЕНИЯ

Тема производительности труда является одной из приоритетных в России. В национальном проекте «Производительность труда», который направлен на формирование новой производственной культуры в нашей стране, участвуют сотрудники порядка 3000 предприятий. Участники нацпроекта учатся развивать необходимые навыки и управленческие компетенции, комплексно оценивать предприятие с точки зрения его производительности и искать точки роста.

Всероссийский Чемпионат по производительности – это уникальная площадка, на которой участники со всей страны пробуют свои силы в управлении виртуальным предприятием и вырабатывают системный подход к повышению производительности труда.

Руководитель образовательной программы «Лидеры производительности», директор Центра повышения производительности ВАВТ Минэкономразвития России Екатерина Гришина в интервью нашему журналу подробно рассказала о втором Чемпионате по производительности, который сейчас проводится в рамках нацпроекта.

– Корр. Екатерина Алексеевна, уже второй раз проходит Чемпионат по производительности, проводимый в рамках федерального проекта «Производительность труда». Какова основная цель такого рода соревнования?

– На сегодняшний день Чемпионат является крупнейшей площадкой для обмена лучшими управленческими практиками среди российских предприятий. Он нацелен на развитие критически важных бизнес-компетенций и способствует популяризации идеи повышения производительности в сообществе российских управленцев. Это – уникальное мероприятие, где в условиях близких к реальным можно получить интерактивный опыт управления компанией – от разработки стратегии повышения эффективности до внедрения изменений в процессы. Для участников это прекрасный шанс проверить разные гипотезы и попробовать самые смелые решения, не подвергая реальному финансовому риску собственную организацию, а также отработать различные инструменты для повышения производительности труда.

– На сегодняшний день Чемпионат является крупнейшей площадкой для обмена лучшими управленческими практиками среди российских предприятий. Он нацелен на развитие критически важных бизнес-компетенций и способствует популяризации идеи повышения производительности в сообществе российских управленцев.

– Корр. Много ли предприятий дорожной отрасли участвуют в Чемпионате? Есть такая статистика?

– Чемпионат объединяет 1200 человек из 52 регионов страны, в числе которых руководители производственных компаний – действующих и потенциальных участников национального проекта, представители органов региональной власти, руководители региональных центров компетенций и студенты ведущих вузов. Всего в состязаниях принимают участие 120 команд, среди которых представлено 70 предприятий, 30 вузов, 14 региональных центров компетенций и 6 региональных органов власти.

Безусловно, среди такого разнообразного количества участников есть и предприятия, относящиеся к дорожной отрасли. Это промышленный концерн Zeppelin Russland в Московской области, АО «Ямалавтодор» в Ямало-Ненецком автономном округе, а также АО «РИК Автодор» в Республике Саха (Якутия).

– Корр. Насколько нам известно, в Чемпионате активно участвуют и сравнительно небольшие предприятия, например, НАО «Новопокровское ДРСУ».

– Да, «Новопокровское ДРСУ» из Краснодарского края активно участвует в Чемпионате уже во второй раз. Предприятие не первый год внедряет инструменты бережливого производства, доказав их эффективность на практике. Компания входит в число достойных конкурсантов, способных составить сильную конкуренцию остальным участникам.

– Корр. В Чемпионате по производительности в бизнес-симуляторе производят и продают тракторы. Чем может быть полезно дорожникам участие в таком Чемпионате, ведь продажа тракторов не совсем относится к дорожной отрасли?

– Основная цель Чемпионата – это выработать у участников комплексный подход к повышению производительности труда на предприятии. Уникальность мероприятия состоит в том, что для этого используется универсальный инструмент – стратегический командный бизнес-тренажер, другими словами – цифровой аналог производственной компании. Чтобы его создать, разработчики в течение нескольких месяцев изучали предприятия Смоленска, Самары, Подмосковья и других регионов.

Игроки погружаются в интерактивное виртуальное пространство, где действуют реальные законы рынка. Перед каждой командой стоит задача вывести свою компанию на позицию лидера отрасли. Как и в реальной жизни, успехи каждого предприятия зависят не только от собственных бизнес-решений, но и от действий других игроков. Им предстоит тестировать разные стратегии, оптимизировать производственную цепочку и кадровые процессы, выстраивать продажи и бренд компании – то есть научиться пользоваться всей палитрой управленческих инструментов, которая составляет базовую основу повышения производительности практически любого предприятия вне зависимости от специфики отрасли.

– Корр. Планируется ли после окончания действия проекта проводить Чемпионат?

– Безусловно, в дальнейшем мы собираемся продолжать проведение Чемпионата, так как увеличение темпов производительности труда по-прежнему остается одной из ключевых тем развития российской экономики.

Например, в этом году мы отмечаем еще более высокую активность участников. Проявилась очень важная тенденция – наряду с конкуренцией, на соревнованиях царила атмосфера взаимной поддержки. Более опытные игроки делились знаниями с новичками – это еще раз подтверждает значимую роль партнерства в развитии российских предприятий. В этот раз мы также намеренно включили в состав участников компании, не входящие в контур нацпроекта, чтобы управленцы из разных отраслей могли обмениваться опытом и лучшими практиками. В планах – сделать Чемпионат «открытым» мероприятием, которое объединит участников не только из России, но и стран ближнего зарубежья.

– Корр. Екатерина Алексеевна, благодарим за интервью и желаем успешной реализации всех задуманных планов и идей!

В РОССИИ СТАРТОВАЛА ОНЛАЙН-ОЛИМПИАДА «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ»

Сегодня, 1 ноября, на образовательной платформе Учи.ру стартовала всероссийская онлайн-олимпиада «Безопасные дороги» на знание основ правил дорожного движения. В ней принимают участие ученики 1 – 9 классов из 85 субъектов страны.

Организаторами мероприятия, которое проходит в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги», выступают Министерство транспорта РФ, Министерство внутренних дел РФ совместно с Министерством просвещения РФ, а также АНО «Национальные приоритеты».

«Одна из целей национального проекта «Безопасные качественные дороги» – повышение безопасности на дорогах. Ежегодно по нацпроекту строятся, ремонтируются и реконструируются тысячи километров дорог, в регионах России обновляется общественный транспорт, в развитии дорожной инфраструктуры используются наилучшие проверенные практики и инновационные технологии. Но безопасность на дорогах зависит и от каждого из нас, каждый должен знать правила безопасности дорожного движения и уметь применять их в жизни. В особом приоритете –детская безопасность. Именно для того, чтобы напомнить подрастающему поколению и их родителям о важнейших правилах безопасности на дорогах – для всех школьников 1-9 классов проводится эта онлайн-олимпиада», – отметил заместитель председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин.

Участие в олимпиаде бесплатное. Для этого необходимо зарегистрироваться на онлайн-платформе Учи.ру и из личного кабинета перейти на страницу состязания. Перед тем, как приступить к выполнению заданий, можно потренироваться.

«Участники проходят разные сегменты компьютерной игры вместе с анимированными героями. Это делает задания более интересными и увлекательными для ребят, позволяет наглядно продемонстрировать им правила пользования дорогами и общественным транспортом. Из заданий, например, можно узнать, как правильно одеваться, чтобы стать более заметным на пешеходном переходе, и как безопасно перемещаться по городу на самокате или велосипеде», – рассказала генеральный директор АНО «Национальные приоритеты» София Малявина.

Всероссийская онлайн-олимпиада проводится второй год подряд. В прошлом году в ней приняли участие более 2,2 млн учеников 1 – 4 классов из 85 регионов. Популярность мероприятия показала актуальность профилактической работы с детьми: с каждым годом интенсивность движения растет, расширяется дорожная сеть страны, поэтому формирование у школьников культуры безопасного поведения на дорогах становится важнейшей задачей для сотрудников Госавтоинспекции, родителей и педагогов.

Олимпиада продлится до 19 ноября включительно. Выполнять задания можно в домашних условиях самостоятельно или вместе с родителями.

Отметим, немалую роль в обеспечении безопасности дорожного движения играет и состояние улично-дорожной сети. Только в 2021 году в план работ национального проекта «Безопасные качественные дороги» было включено более 780 участков, ведущих к образовательным и досуговым учреждениям. Общая протяженность таких объектов составила более 1,5 тыс. км, большую часть подрядные организации привели к нормативу к Дню знаний. Помимо ремонта дорожного полотна проводится обустройство пешеходных переходов, установка светофорных объектов, барьерных ограждений, дорожных знаков, наносится разметка.

ДЕЛА ДОРОЖНЫЕ НА ТАМБОВЩИНЕ

В преддверии профессионального праздника День дорожника редакция БКД обратилась с вопросами к **начальнику Управления автомобильных дорог и транспорта Тамбовской области Альберту Чурилову.**

– Альберт Эдуардович, какова протяженность сети дорог общего пользования в регионе? Какой они категории и в каком состоянии находятся?

– Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования Тамбовской области составляет более 16 тысяч километров, автодорог федерального значения - 636 км, региональных - 1966 км, остальная часть - это местные автомобильные дороги.

На сегодняшний день доля региональных дорог области, не отвечающих нормативным требованиям, составляет 47,3%, доля местных дорог – 60,8%.

– Когда планируется довести дорожную сеть до нормативного состояния?

– Существующая сеть региональных и местных дорог Тамбовской области была сформирована в основном в 80-90 годах прошлого столетия. На текущий момент технический уровень существующей сети дорог в области не соответствует современным требованиям.

Для решения данной проблемы планируется до 2024 года привести в нормативное состояние не менее 50% автомобильных дорог регионального значения и 85% автодорог Тамбовской городской агломерации, также ведётся работа по сельским и местным автодорогам в муниципальных районах области.

– Какие задачи ставит перед регионом национальный проект «Безопасные качественные дороги»? Какой объем строительства, реконструкции и ремонта дорог и искусственных сооружений на них в рамках нацпроекта БКД планируется выполнить в 2021 году? Как Вы оцениваете ход выполнения работ?

В 2021 году на достижение показателей регионального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» в рамках национального проекта направлено 713,3 млн. рублей, в том числе:

- федеральный бюджет –531,0 млн. рублей;
- областной бюджет – 182,3 млн. рублей.

Федеральные средства выделены региону дополнительно в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 26 февраля 2021 года. Данные средства направлены на выполнение мероприятий по приведению в нормативное состояние улично-дорожной сети Тамбовской городской агломерации, а именно 32 участков автомобильных дорог в г.Тамбове.

За счет областных средств капитально отремонтирована автомобильная дорога регионального значения «Тамбов-Котовск» - Покрово - Пригородное (через КПД), протяженностью 5,43км.

– Какие мероприятия в рамках реализации проекта «Безопасные качественные дороги» проведены в 2020 г. в Вашем регионе?

– В прошедшем году на реализацию регионального проекта «Дорожная сеть» национального проекта БКАД было выделено 1 336,7 млн.рублей, которые направлены на ремонт, строительство и реконструкцию автомобильных дорог регионального и местного значений, в том числе:

- федеральный бюджет – 1 232,7 млн. рублей;
- областной бюджет – 104,0 млн. рублей.

За счет всех средств, направленных на реализацию национального проекта, в 2020 году в области приведено в нормативное состояние 69,592 км автомобильных дорог, из них:

- 46,73 км – автомобильные дороги регионального значения;
- 22,862 км – улично-дорожная сеть г. Тамбова.

– Каких результатов (помимо целевых показателей, указанных в проекте) Вы планируете достичь в рамках реализации программы? Какие проблемы это позволит решить и как повлияет на социально-экономическое развитие региона? Что особенно важно для Вас при развитии дорог Вашего региона?

– Наличие безопасных и качественных дорог имеет важное значение для развития нашего региона.

Приведение автомобильных дорог в нормативное состояние способствует повышению качества жизни населения, экономическому и социальному развитию, улучшению экономических связей между субъектами Российской Федерации РФ и качества предоставляемых автотранспортных услуг. Реализация мероприятий национального проекта обеспечит позитивные демографические тренды, а так же социально-экономическое развитие региона.

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на автодорогах, профилактике риска возникновения дорожно-транспортных происшествий, профилактике детского травматизма, снижению смертности при дорожно-транспортных происшествиях позволят снизить количество возникающих дорожно-транспортных происшествий и уменьшить их негативные последствия на здоровье человека.

– Что Вы можете сказать о содержании автомобильных дорог, построенных и реконструируемых в рамках нацпроекта?

– Благодаря нацпроекту в нашем регионе с 2019 года заключаются контракты КЖЦ, то есть подрядчик, выполнивший ремонт автомобильных дорог, будет содержать дорогу в течение следующих трёх лет.

КЖЦ – явление для дорожно-строительной сферы в России относительно новое.

Контракт на принципах КЖЦ позволяет подрядчику планировать работу на долгосрочную перспективу, резервировать материалы и готовить дорожную технику, а также осваивать новые технологии дорожного ремонта.

– Как организован контроль качества выполняемых работ?

– Важным этапом ремонта автомобильных дорог является проведение контроля качества выполняемых работ. Контроль за ходом проведения дорожного ремонта ведется дорожной лабораторией МКУ «Дирекция городских дорог», представителями партийного проекта "Безопасные дороги", депутатами Тамбовской областной Думы, а так же представителями общественной палаты.

– Расскажите о региональных программах развития сети автомобильных дорог общего пользования.

– Приведение сети дорог в нормативное состояние производится по трем программам: «БКД», «Устойчивое развитие сельских территорий» и «Развитие транспортной системы и дорожного хозяйства Тамбовской области».

На реализацию последней в этом году будет направлено больше 6,1 млрд. рублей. А в рамках подпрограммы «Совершенствование и развитие сети автодорог» выделено свыше 2,3 млрд. рублей. Все эти средства пойдут на строительство, реконструкцию, капремонт региональных и межмуниципальных (1,42 млрд. рублей), а также местных дорог (1,267 млрд. рублей).

Леонид Хвоинский,
генеральный директор СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ»

ДОРОЖНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

В дорогах, как в футболе, практически каждый человек считает себя знатоком, поэтому они всегда находятся под пристальным вниманием общественности. Причем в последние годы, несмотря на заметное увеличение общественного контроля, вызванного функционированием национального проекта «Безопасные качественные дороги», мнение о российских автодорогах сдвигается в лучшую сторону.

ПУТИ РАЗВИТИЯ

Чтобы понять, как развивались наши дороги в постсоветское время, начнем с экскурса в 90-е годы прошлого века. Тогда, с принятием Закона РФ от 18.10.1991 № 1759-1 «О дорожных фондах в Российской Федерации», дорожная отрасль получила хороший шанс для развития. В условиях максимальной остановки промышленности и экономического спада, дороги продолжали строить благодаря существованию дорожных фондов. В некоторых регионах, в отсутствие грузопотоков даже появлялись грустные шутки о том, что дорожники строят их для себя, для перевозки строительных материалов.

Постепенно ситуация в экономике менялась к лучшему. Увеличивалось количество автотранспорта, росли объемы перевозок грузов. Дорог, даже с учетом построенных за счет функционирования дорожных фондов, стало недостаточно. Для улучшения автотранспортного сообщения предпринимался целый ряд организационных и практических действий. Можно вспомнить целевые программы Федерального дорожного агентства, позволившие приблизить к нормативному состоянию федеральную дорожную сеть, создание платных дорог, введение программы по софинансированию значимых дорожных объектов в регионах России и многое другое.

На современном этапе дорожное строительство регламентируется рядом программ и проектов. Прежде всего, это «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, Указ Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» № 204, принятый 7 мая 2018 года, Национальный проект «Безопасные качественные дороги», утвержденный президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам (протокол от 21 ноября 2016 г. №10), и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р. В каждом из документов строительству автомобильных дорог отводится значительная роль в развитии государства.

Особое внимание уделяется созданию скоростных магистралей. Для их строительства в 2009 году была создана Государственная компания «Российские автомобильные дороги», которая занимается формированием и развитием транзитных автодорожных коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток» на территории Российской Федерации. В состав этих коридоров органично вошла действующая автомагистраль М-4 «Дон», построенные автодороги М-11 «Москва-Санкт-Петербург», «Центральная кольцевая автодорога», строящаяся М-12 «Москва-Нижний Новгород-Казань» и другие. К 2035 году протяженность российских автомагистралей предполагается увеличить до 17,6 тысяч километров (сейчас таких дорог насчитывается чуть больше 5 тысяч километров).

Важным шагом вперед стала модернизация Министерством транспорта Российской Федерации опорной сети дорог, формирование которой поручено Федеральному дорожному

агентству (Росавтодор). Сейчас ее протяженность составляет 138 тысяч километров, в том числе 61 тысяча километров – федеральные, и 77 тысяч километров – региональные автодороги. Опорная сеть будет сформирована из дорог, которые связывают Москву и столицы субъектов РФ, города с населением более 100 тысяч жителей, городские агломерации – центры экономического роста, опорные узлы железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, а также автомобильные пункты пропуска через государственную границу. При отборе дорог также учитывается их загруженность. В приоритете – наиболее востребованные, с интенсивностью движения свыше 10 тысяч автомобилей в сутки.

РОЛЬ САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Можно продолжать называть действующие программы развития дорожно-транспортной инфраструктуры, но надо помнить, что реализацию масштабных и грандиозных планов осуществляют подрядные организации дорожно-транспортного строительства. В последние десятилетия в их составе произошли заметные перемены. В результате перестройки прекратили существование многие мощные государственные дорожно–строительные структуры, входившие в систему Министерства транспортного строительства СССР, разрушились строительные управления, созданные Министерством автомобильных дорог РСФСР. Для успешной работы в жестких рыночных отношениях сформировались новые предприятия. Но даже самые крупные и успешные из них чувствовали сложность автономного существования, понимали важность совместных действий в решении общих проблем.

Отчасти эту задачу был призван выполнить институт саморегулирования, сменивший с 1 января 2010 года государственную систему лицензирования. Главной целью системы саморегулирования стало обеспечение качественного и безопасного строительства. А достичь этого можно только трудом высококвалифицированных специалистов, применением инновационных технологий, качественных строительных материалов, и соблюдением соответствующих СНиП, Стандартов и Правил выполнения и контроля за качеством работ. На создаваемые СРО были возложены задачи по разработке и утверждению стандартов деятельности, правил выполнения работ, которые влияют на безопасность объектов капитального строительства и контролю за их выполнением членами саморегулируемых организаций.

По инициативе подрядных предприятий, и при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, Росавтодора и общественных организаций дорожной отрасли была создана саморегулируемая организация «Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ», в которую вступили ведущие подрядные организации Российской Федерации по транспортному строительству, среди которых АО «ДСК АВТОБАН», ПАО «МОСТОТРЕСТ», АО «Мосинжпроект» и многие другие. Они успешно работали и продолжают работать на самых известных и значимых объектах. Можно вспомнить автомагистрали Дон, Амур, объекты Саммита АТЭС во Владивостоке со знаменитыми мостами на остров Русский и через бухту Золотой рог. Затем были объекты сочинской олимпиады, мост через Керченский пролив, Центральная кольцевая автодорога, метро и улично-дорожная сеть Москвы и многие другие стройки России.

С момента создания организации СОЮЗДОРСТРОЙ представляет интересы предприятий-членов СРО в отношениях с федеральными органами государственной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, институтами гражданского общества, и со всеми потребителями их услуг.

Совет СОЮЗДОРСТРОЯ, состоящий из опытных руководителей дорожно-строительных предприятий, стремится распространять деятельность саморегулируемой организации на все дорожное сообщество России. На ежегодные

конференции и семинары СОЮЗДОРСТРОЯ приглашаются представители любых предприятий, независимо от их членства в СРО. Такой подход способствует изучению опыта работы как на предприятиях-членах саморегулируемой организации, так и в сторонних организациях, применяющих технические и технологические новинки. Доступ к полученной информации обеспечивается для всех желающих. Выполненные СОЮЗДОРСТРОЕМ переводы иностранных норм, разработанные стандарты на процессы выполнения работ, сформированный для членов саморегулируемой организации перечень учебных заведений, оказывающих качественные услуги по повышению квалификации и по обучению рабочих кадров, стали доступны всему отраслевому сообществу. Такой подход, с учетом обратного эффекта, позволяет держать руку на пульсе отрасли и знать чем живут предприятия, способны ли они выполнить те масштабные задачи по созданию дорожно-транспортной инфраструктуры, поставленные Правительством России.

УСЛОВИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНОВ

Для выполнения грандиозных планов по превращению России в автодорожную державу нужна обеспеченность подрядных организаций соответствующими кадрами, техникой и технологиями.

Саморегулируемая организация СОЮЗДОРСТРОЙ, обеспечивая высокий уровень квалификации кадров, ведет контроль повышения квалификации и аттестации специалистов, участвует в разработке и принятии новых профессиональных стандартов для обучения специалистов и подготовки высококвалифицированных рабочих кадров, добивается, чтобы каждое предприятие имело в штатном расписании сотрудников, включенных в Национальный реестр специалистов, что является одним из условий получения допуска на рынок строительства.

На современном этапе развития саморегулируемой организации СОЮЗДОРСТРОЙ предстоит нацеливать предприятия на подготовку специалистов, которые потребуются в недалеком будущем. Ведь в строящиеся дороги уже сейчас

необходимо закладывать возможности движения беспилотных автомобилей, развития электрического транспорта и другие аспекты цифровых технологий. С 1 января 2022 года начинает действовать постановление «О введении обязательного использования технологий информационного моделирования на объектах госзаказа». Согласно этой директиве, все участники строек на бюджетные деньги (застройщик, заказчик, эксплуатирующая организация) должны использовать цифровую модель объекта с применением технологий BIM (Building Information Modeling, информационное цифровое моделирование). Такой подход потребует новых знаний от специалистов подрядных организаций.

При упоминании об оснащения техникой и использовании технологий нередко приходится слышать утверждение о том, что лучшие образцы оборудования производятся и используются только за рубежом. Но в современном мире технические новшества легко находят путь к внедрению в любой стране. И наши подрядчики по дорожно-транспортному строительству оснащаются той техникой и технологиями, которые необходимы им для выполнения полученных заказов. Выбрать можно лучшие зарубежные, как правило, европейские или американские бренды, или остановиться на китайском соотношении цены и качества. А можно поискать и у российских производителей, которые, вопреки расхожему мнению, не во всем проигрывают Западу, и даже не всегда пользуются импортными комплектующими для создания собственной новой, конкурентной продукции.

Например, Колокшанский агрегатный завод, расположенный во Владимирской области, уже более 20 лет успешно выпускает современные, конкурентоспособные асфальтосмесительные установки. Во время проведения на базе Колокшанского завода расширенного выездного совета саморегулируемой организации СОЮЗДОРСТРОЙ, в котором приняли участие российские машиностроители, была продемонстрирована высокая культура производства отечественных асфальтобетонных смесителей.

В целом, приобретение той или иной техники диктуется не производителем техники, а возможностями организации и наличием соответствующих заказов. В качестве примера можно привести технологию и оборудование для холодного ресайклинга. Одним из первых объектов, построенных в середине 90-х годов с ее применением, стала автодорога к аэропорту Домодедово. После практической демонстрации новой для России технологии появился спрос. И российские подрядчики стали оснащаться подобной техникой. Так, в Омской области базируется ООО «Стройсервис». Почувствовав в 90-е годы конъюнктуру рынка, это предприятие освоило технологию ресайклинга, обзавелось соответствующей техникой и начало работать по всей стране. Если в середине 90-годов в России действовало 2 ресайклера, то сейчас только одно это предприятие может выставить на строительные участки до 10 таких машин. И этот опыт работы также изучался в ходе одного из выездных заседаний Совета СОЮЗДОРСТРОЯ и распространялся на специально организованных ежегодных семинарах и конференциях.

ЛУЧШИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

Любопытно, что пандемия и вызванные ей ограничения не уменьшили, а напротив, заметно увеличили аудиторию мероприятий, организованных и проводимых при участии СОЮЗДОРСТРОЯ. Например, VII Международная научно-практическая конференция: «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог», проходившая в формате видеоконференции, позволила принять участие специалистам из самых отдаленных регионов России. У экранов видеосвязи собирались коллективы дорожных предприятий, чтобы участвовать в обсуждении докладов, посвященных актуальным вопросам дорожно-транспортного строительства. Говорили об инновационной политике Государственной компании «Автодор», о современных технологиях и материалах для строительства дорог, о применении объемно-функционального проектирования «Superpave», об опыте и перспективах интеграция индуктивных систем зарядки электромобилей в цементобетонных покрытиях, о цифровой трансформации дорожной отрасли, о ресурсосберегающих технологиях строительства и ремонта асфальтобетонных покрытий, о защите автомобильных дорог от морозного пучения с применением инновационных геосинтетических материалов, об эффективных технологиях санации трещин дорожных покрытий для продления сроков службы дорожных одежд, о методах проведения и организации операционного контроля и о многом другом.

Тематика конференций всегда соотносится с веяниями времени. Например, обсуждая вопросы реализации дорожной составляющей Указа Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», в части использования наилучших инновационных конструктивно-технических решений, материалов, технологий СОЮЗДОРСТРОЙ обосновывал применение цементобетонных покрытий со сроками службы 30 и более лет, в том числе использование покрытий, армированных стеклопластиковой арматурой, с дисперсным армированием. Для предупреждения колееобразования предлагалось ввести в практику двухслойную укладку цементобетонных покрытий, а также устройство цементобетонных покрытий по технологии «Waschbeton» (бетон с раскрытым каменным заполнителем).

Активнее предлагалось применять технологии регенерации (ресайклинга), предусматривающие снятие, размельчение и повторное использование материалов слоев существующей дорожной одежды. В практике работы обязательно надо шире использовать методы холодного и горячего ресайклинга дорожных покрытий.

Особое внимание уделялось поверхностной обработке дорожной одежды для обеспечения шероховатости, водонепроницаемости, износостойкости и плотности покрытий.

Рассматривались вопросы применения элементов обустройства дорог, опор освещения и опор технических средств организации дорожного движения из композиционных материалов, элементов обустройства освещения объектов транспортной инфраструктуры на базе светодиодных светильников, обязательного применения удерживающих парапетных монолитных железобетонных ограждений на разделительной полосе автомобильных дорог и монолитных бетонных малых форм (бордюрных камней, лотков и т.д.).

Интересное и перспективное направление кроется в применении композитных материалов для сооружения пешеходных мостов. Также с помощью композитов можно выполнять капитальный ремонт водопропускных труб методом гильзования, их санацию фотоотверждаемым полимерно-тканевым рукавом.

Предложения СОЮЗДОРСТРОЯ рождались не на пустом месте. За время работы саморегулируемая организация разработала 54 стандарта на выполнение работ. И потому предлагаемые технологии были хорошо изучены в процессе подготовки и обсуждения этих регламентирующих документов. С учетом этого были подготовлены предложения для «Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения для осуществления дорожной деятельности», порядок формирования и использования которого утвержден Постановлением Правительства России 12 сентября 2019 года. Сейчас в Реестре свыше 300 технологических решений и более 780 видов строительных материалов.

Тем временем СОЮЗДОРСТРОЙ, продолжая заниматься актуализацией разработанных стандартов, начал работу по их визуализации. Данная работа проводится совместно с Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом (МАДИ). Стандарты организации с видеоприложениями могут быть использованы в качестве обучающего материала для молодых специалистов строительных организаций или при проведении курсов повышения квалификации работников, а также их применение позволит

инженерам наглядно знакомиться с основными требованиями рабочих процессов.

Первые девять видеоприложений к стандартам уже используются в качестве практических пособий, которые в доступной форме демонстрирует технологические процессы строительства и способы контроля их выполнения.

ТРЕБУЕТСЯ РЕШЕНИЕ

Когда есть планы, есть кадры, техника, технологии и предприятия, способные реализовать задуманное, дело упирается в особенности современного финансирования.

К сожалению, сейчас сметы на конкретный объект составляются, проходят экспертизу и утверждаются в настоящем времени, а работы по строительству продолжаются в течение нескольких лет. За это время стоимость всех стройматериалов и рабочей силы многократно возрастает и даже действующая индексация не спасает от потерь. Поэтому совсем не редкость, когда на объявленные заказчиком торги не находится претендентов. Хуже может быть только выход на торги организации, которая соглашается на заведомо заниженную цену, за которую практически невозможно произвести строительно-монтажные работы без нарушения технологии производства работ и, следовательно, без снижения качества производимых работ.

В добавление к этому, тяжелым бременем для многих предприятий стала необходимость банковского обеспечения исполнения контракта, исходя из полной стоимости объекта.

На фоне разворачивающегося дорожного строительства особое внимание требуется к обеспечению стабильного финансирования работ и повышению рентабельности подрядных предприятий. Пока что законодательство ставит заказчика в такие условия, что он должен заключить контракт на строительство с тем, кто даст низшую цену. Минимизация контрактной цены ведет к тому, что уровень нормативной рентабельности строительно-монтажных работ сейчас снижается до пределов, явно недостаточных для устойчивого функционирования подрядных организаций.

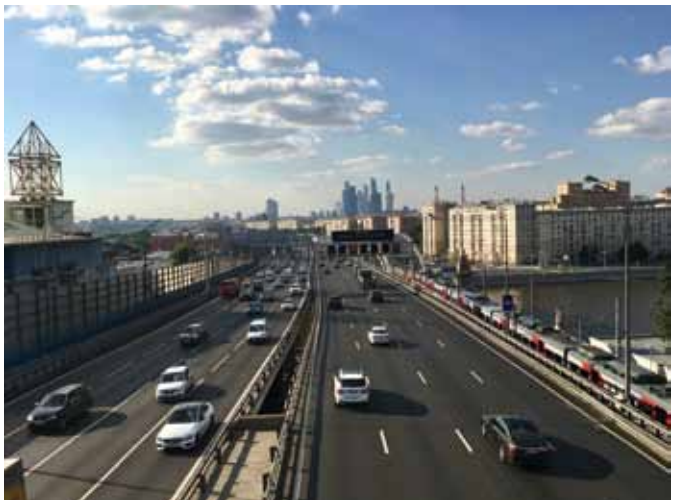
Свои трудности создают особенности проектно-сметной документации, которая не всегда учитывает геологические и другие особенности реального объекта строительства. В итоге рабочая документация отличается от проектной, что создает определенные сложности при приемке работ.

Строительной отрасли необходим переход на ресурсную систему ценообразования, которая будет основана на реальной стоимости составляющих строительства и станет учитывать реальные расходы подрядчиков. Эту точку зрения СОЮЗДОРСТРОЙ отстаивает, участвуя в рабочих группах Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства России, обращается с предложениями по внесению соответствующих изменений в действующие и разрабатываемые документы.

В последние годы фиксируется существенный рост стоимости строительных материалов. При этом в особо сложных условиях оказываются предприятия, работающие по государственным и муниципальным контрактам, цена по которым твердая и изменению не подлежит. Такая ситуация приводит компании к убытку и создает существенные риски неисполнения контрактов. Председателем Правительства Российской Федерации утверждено Постановление Правительства РФ от 09.08.2021 № 1315 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», регулирующее вопрос корректировки цен государственных контрактов и пересмотр лимитов бюджетных ассигнований. Но его действие ограничено периодом заключения договоров и не распространяется на объекты ремонта. Кроме того, возможность изменения стоимости цены контракта не касается объектов, реализуемых по соглашениям, заключенным в соответствии с Федеральным законом от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», а также реализуемых в рамках концессионных соглашений в соответствии с Федеральным законом от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». Мы предлагаем инициировать дополнительные изменения, предусматривающие возможность изменения цены контрактов, заключенных на данных объектах.

Также необходимо принятие законопроекта, направленного на корректировку Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» в части возможности изменения цены для контрактов, заключенных на срок менее 1 года.

В целом, будущее у России, как у автодорожной державы есть, но при условии, что к масштабным планам дорожного строительства приложится соответствующее финансирование и будут решены вопросы стабильной работы дорожно-строительных предприятий.



ПЕРВЫЕ ДВА ЭТАПА РЕКОНСТРУКЦИИ ОБХОДА САРАТОВА ЗАВЕРШАТ ДОСРОЧНО В 2022 ГОДУ

Глава Росавтодора Роман Новиков совместно с вице-губернатором – председателем правительства Саратовской области Романом Бусаргиным посетил объекты строительства и реконструкции в Саратовской области.

В рабочей поездке также приняли участие депутат Государственной Думы Федерального Собрания РФ VII созыва, первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Виталий Ефимов, министр транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Алексей Петаев, замглавы Росавтодора Андрей Самарьянов и начальник ФКУ Упрдор «Нижне-Волжское» Сергей Логунов, сообщает пресс-служба Росавтодор

Один из ключевых дорожных проектов в регионе – реконструкция обхода Саратова на участке с 291-го по 325-й км автодороги Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград (I, II этапы). Из-за высокой интенсивности движения по трассе, особенно в сезон отпусков, на двухполосном участке часто образуются пробки и возникают аварийные ситуации. После окончания реконструкции весь обход расширят до четырех полос движения с разделением транспортных потоков, что положительно скажется на транспортной доступности.

В настоящее время работы на объекте идут с опережением графика. Уже принято решение о досрочном вводе первых 11 км в 2022 году вместо 2024-го. На эти цели из Резервного фонда Правительства РФ было дополнительно выделено почти 1,5 млрд руб. Кроме того, участники поездки обсудили реализацию III–VI этапов строительства, которая позволит привести весь участок трассы в нормативное состояние, а также соединить федеральные автомобильные дороги Р-22 «Каспий», Р-228 Камышин – Волгоград с трассой А-298 Энгельс – Ершов – Озинки, которая является частью международных маршрутов (европейского Е38 и азиатского АН61) и выходит на границу с Республикой Казахстан.

«Обход Саратова имеет колоссальное значение для всей транспортной инфраструктуры региона. Новая дорога позволит вывести транзитный транспорт за пределы города, разгрузить улично-дорожную сеть, – отметил глава Росавтодора Роман Новиков. – Следующие четыре этапа планируем завершить в течение ближайших трех лет. Этот объект действительно важен для жителей, поэтому постараемся открыть движение до 2024 года».

Во время рабочей поездки участники оценили ход работ на нескольких отрезках трассы Р-229 Самара – Пугачев –Энгельс – Волгоград. Протяженность дороги составляет 382 км, а среднесуточная интенсивность движения превышает 10 тыс. авт./сут. Р-229 передана в федеральную собственность в этом году и в настоящее время находится в неудовлетворительном состоянии. Федеральным дорожным агентством уже проработан план мероприятий по приведению к 2024 году не менее 85 % трассы в нормативное состояние с расширением ряда участков до четырех полос.

На сегодняшний день программой работ по капитальному ремонту предусмотрена реализация проектно-изыскательских работ по расширению до четырех полос участков общей протяженностью 144 км. К 2025 году планируется довести до четырех полос движения 272,7 км этой трассы. В результате снизится доля федеральных автодорог, работающих в режиме перегрузки, будут ликвидированы лобовые столкновения автотранспорта и очаги аварийности, повысится пропускная способность трассы и безопасность дорожного движения.

Кроме того, в 2021 году федеральный статус получила трасса Р-207 Пенза – Балашов – Михайловка – автомобильная дорога А-260. Таким образом, общая протяженность федеральных трасс в регионе составила почти 2,1 тыс. км, из которых 580 км были переданы в федеральную собственность в этом году.

Следующим пунктом поездки стал планируемый объект строительства автомобильной дороги Р-229 Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград на участке обхода Пугачёва протяженностью 14,7 км. В настоящее время используется только незначительная часть транзитного потенциала региона. Более полная реализация возможна при строительстве крупного транспортного автодорожного коридора, который бы оптимальным образом связывал Саратовскую область с другими субъектами России. Строительство обхода Пугачева – четырехполосной дороги с тремя развязками и путепроводом через железнодорожные пути – позволило бы решить эту задачу.

В ходе рабочего визита Роман Новиков также оценил работы на завершающем этапе строительства автодороги Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград на участке со 190-го по 202-й км в обход железнодорожной станции Сенная. В июле этого года на данном отрезке открыли рабочее движение с опережением графика на полтора года.

Участок автодороги протяженностью более 15 км предусматривает четыре полосы движения с осевым барьерным ограждением и освещением. Также работы включали в себя строительство двух транспортных развязок, двух путепроводов через железную дорогу и мостового перехода через реку Терешку. В зоне жилой застройки вдоль дороги будут установлены шумозащитные экраны. Сейчас работы завершены на 95 %.

После осмотра дорожных объектов состоялось совещание по комплексному развитию федеральных автомобильных дорог Саратовской области. Роман Новиков поблагодарил коллег за проделанную работу, а также обратил внимание присутствующих на необходимость концентрации сил и ресурсов для приведения в нормативное состояние трасс, недавно переданных в федеральную собственность.

Глава Росавтодора подчеркнул, что на реализацию дорожных проектов субъекту ежегодно выделяются значительные средства. В этом году объем федеральной поддержки превышает 8 млрд руб., из них свыше 1,5 млрд руб. выделено на реализацию нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

Благодаря ему в 2021 году в регионе планируют отремонтировать более 318 км дорог, включая улицы Саратова и Энгельса. В программу дорожных работ включены 176 объектов. Уже выполнено более 43 % от запланированного объема работ.

ЕВГЕНИЯ КУКУШКИНА: «НАША ЦЕЛЬ – СОЗДАНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ»

В Калининградской области огромное внимание уделяется развитию и содержанию дорожной сети региона. Министерство развития инфраструктуры активно работает над выполнением задач национального проекта «Безопасные качественные дороги» – осуществляется реконструкция и капитальный ремонт существующих автомобильных дорог, на новом уровне осуществляются мероприятия по ремонту и содержанию.
На вопросы отвечает **министр развития инфраструктуры Калининградской области Евгения Кукушкина.**

Брифинг министра развития инфраструктуры Калининградской области Евгении Кукушкиной.

– Евгения Алексеевна, какова протяженность сети дорог общего пользования в Калининградской области? Какой они категории и в каком состоянии находятся?

– Общая протяженность автомобильных дорог Калининградской области более 9 тыс. км, в том числе федерального значения 256 км, регионального или межмуниципального значения 4,5 тыс. км, находящихся в собственности муниципальных образований около 4,5 тыс. км. В основном региональные дороги – это дороги 3-4-5 категории. На территории региона более 600 мостовых и инженерных сооружений, не считая муниципальных. По плотности дорог в Северо-Западном федеральном округе регион на втором месте после Санкт-Петербурга. Если сравнивать со средними показателями по стране, то в Калининградской области плотность дорог в 7 раз их превышает. Что касается дорожного полотна, то все дороги в твердом или переходным типом покрытия. Однако, около 45% дорог находятся в ненормативном состоянии по ширине проезжей части, это дороги, построенные еще в довоенное время, когда основным пользователем дорог был гужевой транспорт и изредка автомобильный. С тех пор кардинально изменились состав пользователей дорог и габариты транспортных средств. Современность диктует новые подходы, взаимодействие с сопредельными государствами в сфере туризма, культуры и экономики, предполагает наличие широких дорог, на которых спокойно смогут разъехаться грузовые автомобили, новые комфортабельные автобусы и личные автомобили.

– Когда планируется довести дорожную сеть до нормативного состояния?

– В рамках реализации в Калининградской области национального проекта «Безопасные качественные дороги» планируется увеличение доли дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности к 2024 году до 85%.

– Какие наиболее значимые для Вашего региона дорожные объекты были сданы в эксплуатацию в последние годы?

– В рамках реализации нацпроекта завершен ремонт автомобильной дороги «Советск – Гусев». Протяженность ремонтных работ составила более 50 километров. Общая сумма выделенных денежных средств – 724 млн рублей. Ремонт автомобильной дороги способствует сокращению времени доставки пациентов при оказании экстренной медицинской помощи с сердечно-сосудистыми заболеваниями из городов Славск, Неман, Советск и прилегающих поселков.

Кроме того, благодаря капитальному ремонту участка автомобильной дороги «Калининград – Полесск» в 2020 году приведено в нормативное состояние более 12 километров. Автодорога стала безопаснее, а это очень важно, так как является очень «востребованной» среди автомобилистов. Стоимость контракта составила 654,5 млн рублей.

И, конечно же, нужно отметить реконструкцию улицы Шатурской в 2019 году в пригороде Калининграда, благодаря которой удалось привести в нормативное состояние один из основных въездов/выездов областного центра. Также реконструкция ул. Шатурской позволил жителям Гурьевского городского округа более быстро и безопасно добираться до Калининграда. Стоимость контракта составила 412,9 млн рублей.

– Какие задачи стояли перед Вашим регионом по выполнению национального проекта?

– Задачи перед Калининградской областью стоят такие же, как и перед остальными регионами, участвующими в реализации нацпроекта.

1. Увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 2024 года – 50,1%.

2. Увеличение доли дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 2024 года – 85%.

3. Снижение количества погибших в ДТП на 100 тысяч населения к 2024 году до 7,9%.

– Что особенно важно при развитии дорог Вашего региона?

– Важно, чтобы жители областного центра и отдаленных районов Калининградской области имели равные возможности передвигаться по хорошим дорогам. Важно работать на перспективу, то есть проектировать, строить, реконструировать областные дороги, чтобы их пропускного потенциала хватило не меньше, чем на 50 лет. Имея большие цели и реализуя крупные проекты важно не забывать, что люди живут и в маленьких городах и селах и, также, как и все остальные, имеют право на хорошие дороги.

При развитии дорог региона нужно учитывать перспективу, то есть прогнозировать рост потока автомобилей, строить обходы крупных городов, учитывать рост жилищного строительства, а также обращать пристальное внимание на технические меры безопасности дорожного движения.

– Какие мероприятия в рамках реализации проекта «Безопасные качественные дороги» проведены в 2020 году?

– Протяженность ремонта в 2020 году составила более 100 км. Всего отремонтировано 16 дорожных объектов – 6 областных и 10 муниципальных. Построены 2 пешеходные дорожки, которые располагаются в стороне от проезжей части дороги Константиновка – п. Вишнёвка – п. Космодемьянское, и в поселке Отрадное. Установлены 3 метеостанции на региональных дорогах, 19 км барьерного ограждения и 27 тысяч светоотражающих поясков на деревья, оборудованы светофорами т-7 и автономным освещением 42 пешеходных перехода.

– Какой объем строительства, реконструкции и ремонта дорог и искусственных сооружений на них в рамках нацпроекта БКД планируется выполнить в 2021 году? Как Вы оцениваете ход выполнения работ?

– В структуру национального проекта «Безопасные качественные дороги» входят три федеральных проекта, реализуемых в Калининградской области. Это «Региональная и местная дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Безопасность дорожного движения».

Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог ведется в рамках регионального проекта «Региональная и местная дорожная сеть», в соответствии с которым в Калининградской области в 2021 году запланированы работы на

30 объектах (в том числе 14 переходящих объектов):

- 13 объектов капитального ремонта (включая 6 объектов жизненного цикла);
- 15 объектов ремонта;
- 1 объект строительства и реконструкции;
- 1 мероприятие по обеспечению безопасности дорожного движения.

Таким образом, в 2021 году планируется отремонтировать порядка 210 км дорог.

Работы на всех законтрактованных объектах ведутся в соответствии с графиками, без отставаний. В настоящее время риски в реализации объектов отсутствуют.

– Каких результатов Вы планируете достичь в рамках реализации программы?

– Наша цель – создание безопасной транспортной инфраструктуры, оказывающей положительной влияние на различные сферы жизни населения, повышение «комфорта» передвижения и повышение деловой активности.

Главный показатель, после протяженности отремонтированных дорог, остается снижение смертности в дорожно-транспортных происшествиях. Благодаря нацпроекту в Калининградской области, по данным регионального ГИБДД, за первые 7 месяцев 2021 года количество ДТП сократилось на 6,9% по сравнению с аналогичным периодом 2020 года.

– Как организован контроль качества выполняемых работ?

– Мы организовали многоступенчатую систему контроля в ходе реализации нацпроекта. На уровне региона 3 вида контроля – документальный, технический и общественный. Документальный контроль осуществляется специализированными организациями, госэкспертизой. Контроль есть и со стороны созданного в Министерстве развития инфраструктуры Калининградской области проектного офиса, в который вошли представители Управления дорожного хозяйства Калининградской области, Упрдор Северо-Запад, ГИБДД, муниципалитетов, участвующих в нацпроекте. Технический контроль осуществляет лаборатория Управления дорожного хозяйства Калининградской области на всех этапах дорожного ремонта, отбирает все используемые при производстве работ материалы и контролирует их качество (песок, щебень, асфальт и т.д.). Также действует общественный контроль. В Министерстве развития инфраструктуры Калининградской области создана группа общественного контроля, куда вошли представители областной Думы, Общественной палаты, регионального Общенародного фронта, а также представители транспортных сообществ. Совместно с общественниками осуществляем инспекционные выезды на объекты ремонта.

– Президент РФ поручил разработать всероссийскую комплексную программу реконструкции и ремонта мостов, находящихся в аварийном состоянии. Какие планы у региональной власти на этот счет?

– Национальный проект претерпел переформатирование. В 2021 году утвержден обновленный паспорт национального проекта «Безопасные качественные дороги». Ранее он назывался «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Документ приведен в соответствие с Указом Президента России от 21.07.2020 г. №474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года».

Национальный проект ориентирован на достижение национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни». Основной целевой показатель проекта – обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85% к 2024 году.

Отдельное внимание будет уделено приведению в нормативное состояние искусственных сооружений. Начиная с 2022 года в проекте предусмотрена реконструкция аварийных и предаварийных мостов, а с 2023 года – строительство путепроводов на региональных и местных дорогах. В настоящее время мы составляем перечень мостов, для включения в нацпроект.

– Что Вы пожелаете в преддверии профессионального праздника дорожникам?

– Уважаемые дорожники, искренне поздравляю вас с Днем работников дорожного хозяйства! Ваш вклад в развитие дорожной инфраструктуры Калининградской области не оценим. Сегодня без современных дорог невозможно эффективно решать экономические и социальные задачи, расширять межрегиональные и международные связи. В Калининградской области идёт активное дорожное строительство – Северный обход Калининграда, Восточная эстакада, Приморское кольцо и так далее. В 2017-2018 годах регион вошел в приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги». В 2019 году проект стал национальным и в нем участвуют 84 субъекта Российской Федерации, в том числе и Калининградская область. В общей сложности за пять лет отремонтировано более 700 километров дорог. Сегодня формируется новое отношение к дорожной инфраструктуре, появляются новые материалы и технологии, но, по-прежнему главной ценностью остаются люди! Уважаемые дорожники, впереди много работы, предстоит решать сложные задачи, искать интересные решения, хочу пожелать вам стойкости на этом пути, веры в себя и в надежность коллег. Здоровья, счастья и благополучия!

Объединяя опыт по всему миру

Messe München

НАШИ РЕШЕНИЯ, ВАШ УСПЕХ

24 – 27 мая 2022
Крокус Экспо, Москва

Главная выставка строительной техники и технологий в России

www.bauma-ctt.ru

bauma CTT RUSSIA

ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ В ДЕЙСТВИИ: НА ФОРУМЕ «СООБЩЕСТВО» ОБСУДИЛИ РОЛЬ ГРАЖДАН В РАЗВИТИИ ДОРОГ

Роль общественного контроля в реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» обсудили сегодня в Москве на проектной сессии, прошедшей в рамках итогового форума «Сообщество». Организатором мероприятия выступила Общественная палата РФ.

В дискуссии приняли участие заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко, председатель Общественного совета Министерства транспорта РФ, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин, председатель Комиссии по безопасности и взаимодействию с ОНК Общественной палаты РФ Александр Воронцов, заместитель председателя Комиссии по безопасности и взаимодействию с ОНК Общественной палаты РФ Александр Холодов, представители региональных дорожных ведомств, НКО и гражданские активисты, сообщает пресс-служба Росавтодор.

Одной из главных особенностей национального проекта «Безопасные качественные дороги» является его открытость и прозрачность. Сверять шаги с интересами людей, стремиться к тому, чтобы граждане стали непосредственными участниками развития дорожной инфраструктуры страны – первостепенная задача, которую перед собой поставили дорожники.

«Еще в 2017 году до глав субъектов РФ были доведены «Методические рекомендации по организации общественного участия в реализации программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». А в 2018 году Минтранс России обязал глав регионов использовать аналогичный подход при реализации уже национального проекта, – рассказал заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко. – В частности, порядок участия граждан в формировании дорожных программ предусмотрен на уровне администраций субъектов».

Большинству регионов удалось наладить диалог с местными жителями. Так, сформирован пул лидеров общественного мнения, в котором состоит порядка 500 человек. В течение 10 месяцев 2021 года в 84 регионах страны проведено более 4 тыс. мероприятий с участием гражданских активистов.

«Они задействованы в различных мероприятиях на всех этапах реализации нацпроекта. В их числе — проведение общественных обсуждений перечня дорожных работ, которые проводятся перед началом дорожного сезона. Данные протоколов учитываются при формировании списка объектов нацпроекта, – отметил Игорь Костюченко. – Также для общественных контролеров ежегодно проводятся обучающие семинары. В ходе таких мероприятий специалисты дорожной отрасли рассказывают об аспектах, на которые необходимо обращать внимание при проверке объектов, о типовых дефектах при ремонте автомобильных дорог, о новых и наилучших технологиях, а также о правилах техники безопасности при выполнении работ».

Полученные знания общественные контролеры применяют в ходе инспекционных поездок на участки ремонта, а также в процессе приемки уже готовых объектов. По словам директора Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики», председателя Общественного совета Министерства транспорта РФ Михаила Блинкина, такое взаимодействие экспертного сообщества и компетентных в дорожных вопросах активистов «делает общественный контроль нужным, полезным и умным делом». «Есть ситуации, когда суждения человека без должного образования, неподготовленного, не приносят ничего, кроме информационного шума. Поэтому такое взаимодействие, повышение квалификации увлеченных людей чрезвычайно важно», – подчеркнул спикер.

Своим опытом выстраивания диалога дорожников с общественниками поделился заместитель министра автомобильных дорог Чеченской Республики Мовсар Исабаев. В регионе эта работа ведется давно, успешно

и с прицелом на будущее: принять участие в мероприятиях общественного контроля приглашают студентов Грозненского государственного нефтяного технического университета. «В этом вузе учатся молодые люди, которые получают специальность, связанную со строительством дорог. Мы провели обучающие семинары, теперь эти ребята принимают участие в инспекционных проверках объектов нацпроекта, получают дополнительную хорошую практику. Безусловно, она им пригодится в дальнейшей работе». По словам Мовсара Исабаева, с 2019 по 2021 год в Чеченской Республике организовано и проведено около 200 мероприятий с общественниками.

Особое внимание участники проектной сессии уделили вопросу развития транспортной инфраструктуры с учетом потребностей маломобильных групп населения. По словам главного инженера московского филиала АО «Стройпроект» Александра Крайника, нормы, которые используются при проектировании таких объектов, не новые, однако их соблюдение не всегда хорошо контролировалось. В последнее время ситуация начала меняться. «Сейчас на эти нормы экспертные органы обращают пристальное внимание. Кроме того, общественность стала активнее, к ней стали больше прислушиваться», — подчеркнул Александр Крайник.

Эксперт акцентировал внимание на том, что работа по обеспечению доступной среды должна вестись комплексно. «Допустим, открывается новый объект, выполненный в строгом соблюдении всех требований доступной среды. А человек на коляске просто к нему не подъедет, потому что на его пути есть препятствие, которое он не может преодолеть. И эта условная ступенька перечеркивает все усилия, которые прилагали проектировщики и строители того нового объекта. Вот здесь общественность должна проявлять инициативу, сигнализировать об этом, заставлять муниципальные власти заботиться о людях», – подчеркнул Александр Крайник.

Отметим, благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2021 году в нормативное состояние приведут более 1,6 тыс. объектов, обеспечивающих беспрепятственное передвижение для людей с ограниченными возможностями здоровья, а в городские агломерации по нацпроекту поступили 412 единиц автотранспорта, оснащенных специальным оборудованием для маломобильных пассажиров.

Подводя итоги проектной сессии, председатель Комиссии по безопасности и взаимодействию с ОНК Общественной палаты РФ Александр Воронцов отметил, что работа в таком формате будет продолжена. «Мы готовы к сотрудничеству, готовы обсуждать проблемные вопросы и работать над их решением», — резюмировал спикер.

ГК АВТОДОР ЗАКЛЮЧИЛ С ВЕДУЩИМИ КОМПАНИЯМИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ МЕМОРАНДУМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Меморандум о сотрудничестве в рамках эксперимента по движению подключенных к инфраструктуре транспортных средств на ЦКАД заключила Государственная компания «Российские автомобильные дороги» с компаниями «Деловые Линии», «ИТЕКО Россия», «Даймлер Камаз Рус», «Меркатор Холдинг», АО «ГЛОНАСС», «Казань-Телематика» и «Капш Траффикком Руссия» в рамках Международного форума «Инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве», который проходил в Сочи 13-15 сентября, сообщает пресс-служба ГК Автодор.

Свои подписи под текстом документа поставили заместитель председателя правления ГК Автодор по интеллектуальным транспортным системам и цифровизации Виктория Эркенова, руководитель по взаимодействию с инфраструктурными и отраслевыми организациями ГК «Деловые Линии» Евгений Уткин, главный исполнительный директор «ИТЕКО Россия» Евгений Бабаев, руководитель отдела развития бизнеса «Даймлер Камаз Рус» Тимофей Солдатов, директор по инновациям «Меркатор Холдинг» Павел Теплов, директор по развитию и поддержке продуктов АО «ГЛОНАСС» Артём Климовский, гендиректор «Казань-Телематики» Марсель Нигметзянов и гендиректор «Капш Траффикком Руссия» Борис Борисов.

«Мы учитываем глобальные тенденции развития подключенного и беспилотного транспорта и внедряем новейшие технологии. В планируемом эксперименте будут отработаны возможные сценарии использования подключенных транспортных средств, что позволит повысить безопасность и качество услуг для пользователей дорог и для наших деловых партнеров.», – заявила Виктория Эркенова, комментируя заключенный меморандум.

Документ касается вопросов взаимодействия и сотрудничества при проведении эксперимента по движению подключенных к инфраструктуре и высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств на Центральной кольцевой автомобильной дороге А-113 (ЦКАД).

Задача эксперимента – найти и отработать взаимовыгодные сценарии использования подключенных и беспилотных автомобилей для пользователей и владельцев дорог, логистических компаний, производителей дорожной и специальной техники, эксплуатирующих организаций, поставщиков технических решений.

До конца 2021 года участникам меморандума предстоит определить потенциальные направления сотрудничества и заключить соглашение, определяющее программу, окончательный состав участников и сроки проведения эксперимента.

СПОСОБЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТАБИЛЬНОГО КАЧЕСТВА АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ СМЕСЕЙ

Журнал "БКД" – постоянный участник отраслевых мероприятий, в деловой программе которых часто поднимаются вопросы об обеспечении стабильного качества асфальтобетонных смесей. Учитывая актуальность данного вопроса, мы решили посвятить ему отдельный материал.

Качество асфальтобетона, производимого на АБЗ (асфальтобетонном заводе), зависит от многих факторов. Основными из них являются:

1. Наличие необходимого производственного оборудования.
2. Укомплектованный штат квалифицированного персонала.
3. Качественное лабораторное обеспечение производства.
4. Рационально подобранный состав асфальтобетонных смесей.
5. Грамотный выбор и своевременные поставки материалов (минеральные материалы, битумное вяжущее, адгезионные добавки и т.д.)

Пройтись по всем пунктам в одном материале почти невозможно. Поэтому мы ограничимся лишь четвертым и пятым, возможно самыми важными. Т.к при поступлении некачественного сырья, даже если остальные три пункта нашего списка будут идеально соблюдены, добиться хорошего асфальта на выходе станет как минимум очень нелегко, а то и вовсе невозможно.

В вопросе выбора поставщика материалов экономически целесообразно закупать их в непосредственной близости от АБЗ и места производства работ. Поэтому при выборе поставщика фактор плеча доставки часто становиться определяющим. На первый взгляд такой выбор понять можно. Ведь во многих регионах России высокопрочный щебень приходится привозить из карьеров, расположенных за тысячу и более километров. При этом значительно возрастает транспортная составляющая стоимости материалов. Обычно подрядчики при выборе материала руководствуются стоимостью тонны щебня и не всегда обращают внимание на его характеристики, в частности плотность. Поэтому подход «брать где ближе» не всегда является правильным. Т.к использование щебня с неподходящими характеристиками приводит к тому, что для укладки слоя асфальтобетона одинаковой толщины из щебня с более высокой средней плотностью потребуется на 6 % больше смеси, чем из того же гранита. Кроме того, можно привезти на АБЗ больше щебня, затратить большее количество топлива на его разогрев, потребуется дополнительный транспорт для перевозки.

Если подходящий щебень надо привозить слишком издалека, проблема решается добавлением специальных добавок. Применение щебня и отсева дробления высокопрочных кислых пород, а также, что немаловажно, щебня из гравия местных карьеров при условии применения адгезионных добавок позволяет получить высококачественные асфальтобетонные смеси, по своим свойствам превосходящие смеси на основе габбро и его разновидностей, и также получить значительный экономический эффект. Также одним из направлений обеспечения стабильного качества асфальтобетонных смесей является улучшение свойств битума. В условиях, когда отечественные переработчики нефти выпускают окисленный битум из сырья с большим количеством парафина, происходит ухудшение клеящих свойств. В данной ситуации единственным способом улучшить клеящие свойства является применение адгезионных добавок. Для решения затронутых проблем на химических заводах выпускается несколько видов адгезионных добавок. «Азол 1002» — добавка катионного типа, применяется для кислых горных пород, таких как гранит. «Азол 1004» — добавка анионного типа для таких как габбро. И «Азол 1003» — для полиминеральных, амфолитного типа, таких как щебень с гравием.

Следующей проблемой является производство работ при низких температурах. Из-за обширности и различных климатических условий территории России у дорожных организаций порой возникают сложности с выпуском и укладкой асфальтобетона, связанные с увеличенной дальностью доставки материалов и пониженными температурами в местах проведения работ. Для обеспечения стабильного качества конечного асфальтобетонного покрытия существуют специальные добавки, позволяющие снизить температуру укладки асфальтобетонной смеси на 30–40 градусов без разрушения ее свойств и потерь качества. Также они позволяют повысить водостойкость асфальтобетона и замедлить старение вяжущего. Они, соответственно, подразделяются также на два вида по применению, соответственно, к каждому каменному материалу: «Азол 100б» катионного типа, и «Азол 1007» амфолитного, для полиминеральных вяжущих.

Исходя из вышесказанного, можно отметить, что адгезионные добавки способствуют обеспечению стабильного качества асфальтобетонных смесей, а именно позволяют улучшить плохую адгезию битумных и полимерно-битумных вяжущих, повысить водостойкость асфальтобетона, снизить температуру приготовления и укладки, не ухудшая свойств, а также повысить удобоукладоваемость при пониженных температурах. Пожалуй, это самый простой и дешёвый способ увеличить клеящие свойства битумного вяжущего. Они обладают минимальной дозировкой, жидкие, пригодны для автоматизированного дозирования. И что самое главное, позволяют подобрать под каждый определённый каменный материал или битум подходящую адгезионную добавку.

Следующим важнейшим моментом в обеспечении стабильного качества асфальтобетона является обеспечение свойств асфальтового вяжущего. Минеральный порошок при перемешивании с битумом образует асфальтовое вяжущее, от свойств которого в значительной мере зависят свойства асфальтобетонной смеси. В настоящее время многие дорожники в непростых условиях финансирования для экономии средств приобретают неактивированный минеральный порошок. Гидрофильный порошок не может быть быстро перемешан с гидрофобным вяжущим. В результате этого в минеральном порошке образуются частицы не перемешанного минерального порошка, которые в дальнейшем при взаимодействии с водой покрытия приводят к преждевременному разрушению асфальтобетона. Для решения данной проблемы существует активирующую смесь «Азол 1010», которая при минимальной дозировке позволяет получить стопроцентную гидрофобность активированного минерального порошка. Асфальтобетонное покрытие, имеющее в своём составе активированный минеральный порошок, имеет повышенную плотность,

теплостойкость и прочность при высоких температурах. Другими словами, производство и применение активированного минерального порошка является безальтернативным при выпуске высококачественных асфальтобетонных смесей.

Для уже уложенной асфальтобетонной смеси одной из самых актуальных на всей территории России проблем является колееобразование. Основными причинами колееобразования выступают до уплотнения слоёв дорожной одежды, пластические и температурные деформации и стирание верхнего слоя покрытия шипованной резиной. Одним из способов борьбы с колееобразованием является применение полимерно-битумного вяжущего. Асфальтобетон на ПБВ отличается повышенной деформативностью при отрицательных температурах и упругостью при положительных, повышенной устойчивостью к многократным динамическим воздействиям. Для приготовления ПБВ в дорожной отрасли растворяют различные полимеры с битумом. При растворении полимера повышается вязкость вяжущего, ухудшается удобоукладываемость. Для корректировки вязкости полученного ПБВ используются пластификаторы. Например, пластификатор «Азол 1011», выпускаемый «Котласским химическим заводом», единственный на рынке не содержит минеральных масел и парафинов, не ухудшает свойств адгезионных получившегося ПБВ.

В завершение хотелось бы сказать, что в данный момент представителями дорожной отрасли решается множество трудных задач начиная от постоянно меняющейся нормативно-технической документации до проблемного выбора дорожно-строительных материалов. Одним из методов решения данных проблем является применение высокотехнологичной химической продукции. Благодаря которой можно без особых затрат достичь стабильного качества асфальтобетонных смесей, которая стоит перед каждой дорожно-строительной организацией

С. Донин

КАШТАКСКИЙ МОСТ В ЗАБАЙКАЛЬЕ ВВЕДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДО КОНЦА 2021 ГОДА

Состоялась рабочая поездка заместителя руководителя Росавтодора Андрея Самарьянова в Забайкальский край. Во время визита он осмотрел региональные искусственные сооружения, поврежденные в результате паводков, а также оценил ход работ на федеральных дорожных объектах.

В этом году паводками было размыто 555 км автомобильных дорог, разрушены 71 мост и 148 объектов социальной инфраструктуры. Рабочая группа по оценке ущерба подтвердила повреждения на 113 км автомобильных дорог регионального и местного значения, а также на 69 мостовых сооружениях.

Замглавы Федерального дорожного агентства совместно с заместителем председателя правительства региона Алексеем Кошелевым и заместителем министра строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края Сергеем Кривощёковым осмотрел наиболее поврежденные мосты через реки Кия и Хила. В ближайшее время представители субъекта подготовят расширенные пояснительные записки с обоснованием необходимости ремонтных работ.

Некоторые из этих мостов, а также отдельные участки дорог были повреждены в результате наводнения летом 2018 года. Это зафиксировали на более чем 180 км дорог, из них около 75 км региональных и свыше 107 км дорог местного значения. Повреждения получили 36 мостов, а также 49 водопропускных труб. Восстановительные работы на краевых автодорогах завершены, за исключением так называемого Каштакского моста через реку Читу, два пролёта которого обрушились в июле 2018 года. Этот объект делегация во главе с Андреем Самарьяновым посетила во второй день рабочей поездки.

Мост расположен на транзитной дороге, обеспечивающей объезд Читы по направлению к юго-восточным районам края и границе с Китаем. Капитальный ремонт сооружения начали в марте 2020 года. Позже объект включили в план реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». Стоимость работ составила 461,5 млн рублей.

Для повышения прочности конструкции все опоры, которые раньше были на естественном основании, полностью заменят на опоры на свайном основании с применением буронабивных свай с заглублением в землю до 15 м. Параллельно с работами по капремонту велось строительство технологического моста для проезда строительной техники и монтажа пролетных строений.

Впоследствии было принято решение о запуске по нему движения легковых автомобилей.

Заместитель руководителя Росавтодора попросил усилить контроль на этом объекте. В настоящее время завершён монтаж балок пролётного строения, возведены две береговые и шесть русловых опор моста. Ввод в эксплуатацию основного мостового сооружения запланирован на конец 2021 года.

Затем Андрей Самарьянов проинспектировал ход работ на участке капитального ремонта км 0 – км 10 автодороги Р-297 «Амур». На данном отрезке дорожники обновят 13 водопропускных труб на основном ходу дороги и столько же – на пересечениях и примыканиях.

Специалисты восстанавливают дорожную одежду методом холодной регенерации с укладкой двух слоёв асфальтобетона, проводят работы по расширению земляного полотна. Кроме того, отремонтируют 18 пересечений и примыканий, укрепят кюветы трёхмерными матами и георешёткой.

Для повышения уровня безопасности дорожного движения в настоящее время ремонтируются кольцевые развязки в сёлах Угдан и Смоленка. В следующем году планируются работы по реконструкции путепровода на 1-м км, что обеспечит выход с автодороги Р-297 «Амур» на другую федеральную трассу – Р-258 «Байкал». Движение по путепроводу станет двухсторонним.

В рамках работ по обустройству на участке установят линию искусственного освещения протяженностью более 11 км, восстановят шесть автобусных остановок и шесть пешеходных переходов, три из которых оснастят светофорами Т7. На подходах к ним устроят пандусы и тактильную плитку для маломобильных граждан. Также приведут к нормативу тротуары и пешеходные ограждения.

Участок, где проводятся работы по капремонту, расположен в густонаселенном районе, откуда большинство жителей ежедневно выезжает в краевой центр. В связи с этим приведение автодороги в нормативное состояние значительно повысит безопасность и комфорт проезда для всех видов транспорта.

После капремонта участок дороги будет отвечать нормативным требованиям II технической категории. Окончание работ намечено на 2022 год.

Кроме того, замглавы Росавтодора посетил объект планируемого капремонта автодороги «Амур» на участке с 10-го по 20-й км. Именно здесь в результате обильных осадков в 2018 году произошел оползень прилегающего к дороге склона, который повредил конструктивы дороги, в том числе земляное полотно.

Часть участка проходит рядом с дачными кооперативами со значительной интенсивностью движения, поэтому требуется проведение мероприятий по комплексному обустройству. В проектной документации предусмотрено доведение параметров дороги до нормативных требований, укрепление склонов, откосов насыпи и выемки, восстановление поврежденных элементов земляного полотна и системы водоотвода, обустройство дороги с применением современных материалов и технологий, укрепительные работы.

Следующим объектом посещения стал 8-километровый участок капремонта в Читинском районе в границах поселка Лесной Городок.

На отрезке с 1042-го по 1050-й км трассы Р-258 «Байкал» специалисты доводят параметры земполотна до III технической категории, производят замену слабых пучинистых грунтов, устраивают дополнительные полосы на подъем и разрабатывают выемки грунта для обеспечения видимости на подъемах. Общий объем земляных работ превысит 253 тыс. кубометров.

Также рабочие выполняют работы по устройству поверхностного водоотвода: устройству продольных лотков, ремонту водопропускных труб. Кроме того, будет обустроена линия искусственного освещения протяженностью 1,3 км, восстановлена площадка отдыха для водителей, тротуары, четыре пешеходных перехода, оснащенных светофорами Т7.

Завершить работы на участке планируется в 2022 году.

В РОССИИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ РЕМОНТ ДОРОГ, ВЕДУЩИХ К ВАЖНЫМ СОЦИАЛЬНЫМ ОБЪЕКТАМ

В рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» особое внимание уделяется трассам и магистралям, ведущим к социально значимым объектам. Речь идет о медицинских учреждениях, школах, детских садах и других учебных и досуговых заведениях, а также туристических местах.

Одной из приоритетных задач дорожников является организация быстрого и безопасного подъезда к лечебным учреждениям, так как от скорости оказания помощи зачастую зависят жизни людей. За два года реализации нацпроекта в российских регионах уже отремонтировано более 800 дорог, ведущих к медучреждениям, а в 2021 году работы пройдут на 400 таких участках региональных и муниципальных автодорог общей протяженностью более 1,1 тыс. км.

В городе Острове Псковской области в текущем году отремонтировали дорогу на переулке Горном, которая ведет к больничному городку. Протяженность переулка составляет 400 м. Дорога относится к V технической категории и имеет грунтовое покрытие. «Дорога востребованная и очень важная. Она соединяет центральную городскую магистраль – улицу Островских Молодогвардейцев – с больничным городком. По ней люди идут и едут на работу, в поликлинику и больницу, к месту жительства», – рассказала заместитель главы администрации района Юлия Колпинская.

Большое внимание уделяется также дорогам, ведущим к детским образовательным и досуговым учреждениям. За первые два года реализации дорожного нацпроекта в нормативное состояние было приведено более 1400 участков вблизи школ и детсадов. В 2021 году благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги» в 84 регионах страны специалисты планируют отремонтировать 780 таких объектов на региональных и местных дорогах, их общая протяженность составит 1,5 тыс. км. В целях повышения безопасности дорожного движения работы ведутся комплексно. Как правило, на участках помимо ремонта дорожного полотна проводится обустройство пешеходных переходов, установка светофорных объектов, барьерных ограждений, дорожных знаков, наносится разметка.

В Удмуртской Республике в этом году отремонтировали автодорогу «Ижевск – Ува» – Подшивалово – «Подшивалово – Верхняя Лудзя», которая является школьным маршрутом, обеспечивающим подвоз детей в Подшиваловскую среднюю школу. Протяженность участка работ составила 1,5 км. «Ужасная была дорога. Яма на яме, вся в заплатках, как лоскутное одеяло. Особенно в центре, где школа и разворотная площадка автобуса. Мы уже подсыпали сами дорогу, чтобы хоть как-то мог рейсовый автобус разворачиваться. Там у нас еще и школьный маршрут. Поэтому когда мы узнали, что нам ее будут ремонтировать, население было в восторге. Мы особенно оценили и контроль качества на объектах нацпроекта – дорожники серьезно относились к работе», – рассказала глава муниципального образования «Подшиваловское» Зоя Леонтьева.

Внутренний туризм может стать одним из действенных инструментов стимулирования экономики в регионах, поэтому дорожникам важно обеспечить комфортный и безопасный проезд к российским достопримечательностям. Благодаря реализации нацпроекта в российских регионах становятся доступнее памятники архитектуры, природные заповедники и живописные места. В этом году в нормативное состояние планируется привести более 300 региональных и муниципальных дорог, ведущих к туристическим объектам. Их общая протяженность составит около 1,5 тыс. км. За два предыдущих года реализации нацпроекта дорожники отремонтировали еще 400 туристических маршрутов.

Так, в Республике Северная Осетия – Алания в текущем году отремонтировали 5 км трассы Дзуарикау – Фиагдон – Хилаг. Дорога проходит по Куртатинскому ущелью, где до настоящего времени сохранились первозданные горные пейзажи, а также древние исторические и архитектурные памятники: развалины старинных аулов, крепостей, сторожевых и жилых башен. Уникальный микроклимат и чистый воздух высокогорья создали благоприятные условия для строительства в поселке Верхний Фиагдон санатория, в котором лечатся и отдыхают пациенты с болезнями органов дыхания. Поток людей в это ущелье с каждым годом увеличивается и за счет сотен верующих, которые едут ко вновь построенному в верховьях ущелья Аланскому Свято-Успенскому мужскому монастырю.

«Реализация нацпроекта «Безопасные качественные дороги» самым благоприятным образом сказалась на состоянии дорог Северной Осетии – Алании, в том числе ведущих к туристическим объектам. Одна из них – дорога Дзуарикау – Фиагдон – Хилаг, которая ведет в Куртатинское ущелье – планомерно преображается за счет средств нацпроекта уже третий год. Отремонтировано более 12 км и реконструирован мост, простоявший на дороге около 70 лет. В ближайшие годы республике предстоит развивать дороги к туристическому и рекреационному кластерам, чтобы круглый год были созданы условия для удобного передвижения по туристическим маршрутам у туристов со всех концов страны», – рассказал председатель комитета дорожного хозяйства Республики Северная Осетия – Алания Тариэль Солиев.

В Псковской области в этом году благодаря нацпроекту отремонтировали участок автомобильной дороги Старый Изборск – Палкино – Остров. В нормативное состояние приведен участок трассы протяженностью около 6,8 км между деревней Цыплята и поселком Палкино.

«При выборе дорог для ремонта по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» мы в первую очередь обращаем внимание на состояние дорожного полотна, интенсивность движения, а также на близость важных социальных и туристических объектов. В этом году уже введена в эксплуатацию после ремонта дорога Старый Изборск – Палкино – Остров, которая соединяет один из древнейших городов России, форпост западных рубежей нашего государства, Старый Изборск, и два районных центра: Палкино и Остров», – рассказал исполняющий обязанности председателя комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Станислав Стармолотов.

Всего в 2021 году благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 84 субъектах Российской Федерации в нормативное состояние приведут более 16 тыс. км автодорог.

В УФЕ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ ПОСТРОЕН МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ БЕЛУЮ В СТВОРЕ УЛИЦЫ ВОРОВСКОГО

Сегодня, 1 ноября, в столице Республики Башкортостан открыто движение транспорта по мосту через реку Белую в створе улицы Воровского. Объект сдан в эксплуатацию после двухлетнего строительства в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». В торжественном мероприятии приняли участие начальник управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Радик Фаразутдинов, глава республики Радий Хабиров и руководитель администрации города Сергей Греков.

Новое искусственное сооружение протяженностью 688 м обеспечивает выезд на Оренбургское шоссе и на федеральную трассу М-5 «Урал». Объект можно назвать уникальным – мостостроители возводили его между двумя существующими мостами 1956 и 1984 годов постройки. Работать приходилось в стесненных условиях, при этом движение транспорта на переправах не перекрывалось. Это позволило не допустить автомобильных заторов и затруднений для жителей.

«Очень важно, что субъект вовремя сдает объекты, осваивает выделенное финансирование. На данное сооружение было направлено 3,4 млрд рублей. Все освоено в срок, все показатели выполнены. За это строителям большое спасибо, ну и что немаловажно — органам власти, поскольку организация работ была на высоком уровне», — отметил Радик Фаразутдинов.

В период строительства искусственного сооружения возведены свайные фундаменты опор и подпорной стенки, произведено десять этапов продольной циклической надвижки, укрупнено 6 тыс. тонн металлоконструкций, устроена гидроизоляция, дорожное покрытие и наружное освещение.

Открытие движения по мосту через реку Белая в комплексе с реконструкцией транспортной развязки на пересечении улиц Заки Валиди и проспекта Салавата Юлаева, которая также проведена благодаря нацпроекту, значительно улучшит транспортную ситуацию на южном въезде в город.

«Сегодня очень важное событие для уфимцев и гостей города, потому что мы расширяем главные въездные ворота нашей столицы. В ближайшее время мы начнем реконструкцию расположенного рядом арочного моста через реку Белую 1956 года постройки, который имеет высокий износ. После обновления он значительно увеличит пропускную способность городской дорожной сети в южном направлении», — рассказал глава республики Радий Хабиров.

После открытия моста участники мероприятия также проинспектировали строительство Восточного выезда из Уфы, работы на котором выполняются в рамках концессионного соглашения, подписанного в 2017 году между Правительством Республики Башкортостан и ООО «Башкирская концессионная компания». Объект позволит создать дополнительный выезд с территории Уфимского полуострова, который будет являться альтернативой для водителей, особенно в пиковые часы весеннее-летнего периода.

Напомним, всего в текущем году на развитие дорожного хозяйства Республики Башкортостан из федерального бюджета выделено 8,7 млрд рублей, из них 1,7 млрд направили на реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги».

ЗАВЕРШАЕТСЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ТУЛОМУ В МУРМАНСКЕ

Обновленная переправа на трассе Р-21 «Кола» в столице российского Заполярья будет введена в строй до конца ноября. Реконструкция объекта выполнена в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

Состоящее из трех пролетов 750-тонное мостовое сооружение размещается на четырех бетонных опорах, располагающихся на буронабивных сваях. Общая протяженность реконструируемого участка – 413 м, длина самой переправы – 190,24 м. Новый мост длиннее прежнего почти на 20 метров, две полосы движения снабжены полосами безопасности по 1,5 м каждая и тротуарами такой же ширины по обеим сторонам проезжей части.

Строительство велось в экстремальных условия Заполярья, однако сооружение спроектировано и построено таким образом, что ни сильные морозы, ни ветры не отразятся на техническом состоянии объекта. Дополнительную сложность во время возведения моста представлял и гидрологический режим впадающей в Кольский залив Баренцева моря реки Туломы: направление и сила ее течения, а также глубина периодически изменяются в зависимости от океанических приливов и отливов.

Прежняя переправа - 171-метровый мост, построенный в 1952 году, - перестала соответствовать современным требованиям и была последним ремонтонепригодным искусственным сооружением на трассе «Кола» в Заполярье. Новое сооружение относится к III технической категории.

Всего в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Кола» на территории Мурманской области находятся более 70 мостов и путепроводов.

В УЛЬЯНОВСКОЙ И РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТЯХ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 60 КИЛОМЕТРОВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ

Работы выполнены на трассах М-5 «Урал» в Рязанской области и Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград – в Ульяновской.

В рамках капитального ремонта проведены противооползневые мероприятия на километровом отрезке автодороги Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград в Ульяновской области (км 26 – км 27). Для защиты участка трассы от находящихся рядом грунтовых вод, а также для предупреждения оползневых процессов специалистами был выполнен комплекс работ: устроены водоотводные канавы, продольный и поперечный дренажи. В ходе капремонта заменена дорожная одежда. Для повышения уровня безопасности движения транспорта устроили тротуары, установили перильное и барьерное ограждения.

Другой участок трассы Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград, проходящий по территории Ульяновской области с 33 по 47 километр, защитили слоями износа. Благодаря этому удастся улучшить транспортно-эксплуатационные характеристики дорожного покрытия и увеличить срок службы федеральной трассы.

В эксплуатацию после ремонта сдан девятикилометровый участок Окружной дороги в Рязани (км 189 – км 198). На объекте устроили выравнивающий нижний и верхний слои покрытия, укрепили обочины, восстановили металлическое оцинкованное барьерное ограждение, сигнальные столбики, нанесли горизонтальную разметку термопластиком. Кроме того, дорожники восстановили покрытия съездов и устроили сопряжение (пандус) с существующим покрытием.

В нормативное состояние путем устройства защитных слоев привели также четыре участка М-5 «Урал» в Рязанском, Спасском, Путятинском и Шацком районах Рязанской области на км 181 - км 182, км 221 – км 241, км 337 – км 342, км 375 – км 384.

***Всего в дорожно-строительном сезоне 2021 года ФКУ «Поволжуправтодор» отремонтировало, в том числе капитально, 185 километров подведомственных федеральных трасс в пяти регионах страны.

В БАШКИРИИ НА 30% ВЫПОЛНЕНЫ РАБОТЫ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ 14-КИЛОМЕТРОВОГО УЧАСТКА ТРАССЫ М-5 «УРАЛ»

Федеральные дорожники реконструируют участок дороги М-5«Урал», проходящий рядом с населенными пунктами: Федоровка, Русский Юрмаш, Шакша в сторону Челябинской области.

В настоящее время выполнено более 30% от запланированного объема. Специалисты расширили и уложили нижний слой покрытия на 9-километровом участке, завершили строительство левой стороны моста через реку Юрмаш. Сейчас работы ведутся на правой стороне путепровода через железную дорогу на 1493-м км и съездах с транспортных развязок на 1484-м и 1492-м км. Продолжается монтаж пролетных строений двух пешеходных переходов.

Параллельно, в рамках строительства Восточного выезда из Уфы, на 1483-м км ведутся работы по строительству транспортной развязки. Данное искусственное сооружение обеспечит дополнительный выезд из столицы Республики на федеральную трассу.

В рамках реконструкции специалисты расширят участок с 1480-го по 1494-й км с двух до шести полос движения с доведением параметров дороги до нормативов IБ категории. Построят семь искусственных сооружений, среди которых мост через реку Юрмаш и путепровод через железную дорогу.

Реконструкция 14-километрового участка позволит увеличить пропускную способность федеральной дороги. Две новые развязки разведут транспортные потоки в разные уровни, а три надземных пешеходных перехода обеспечат возможность безопасного пересечения шестиполосной дороги с трафиком более 35 тыс. автомобилей в сутки.

В рамках работ по обустройству дорожники установят шумозащитные экраны, барьерное ограждение, дорожные знаки, автопавильоны, ограждения для предотвращения выхода животных на проезжую часть, построят площадки отдыха, выполнят устройство освещения и устройство автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), которая обеспечит эффективное управление транспортными потоками.

Все работы планируется завершить к 2023 году.

МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЦАГАН ЧУЛУТАЙ НА ТРАССЕ А-350 В ЗАБАЙКАЛЬЕ ДОСРОЧНО СДАН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Подведомственное Росавтодору ФКУ Упрдор «Забайкалье» на три месяца раньше срока завершило капремонт сооружения на 156-м км федеральной автодороги А-350 Чита-Забайкальск-граница с КНР в пгт Агинское.

Работы по капитальному ремонту, стартовавшие в марте 2020 года, обусловлены высокой социальной значимостью объекта: мост 1972 года постройки находится в населенном пункте, участок дороги отличается высокой интенсивностью движения (более 3 тыс. автомобилей в сутки), а также связывает краевой центр с Китайской Народной Республикой.

В ходе капремонта специалисты отремонтировали опоры моста, заменили балки пролетного строения, переустроили конструктивные слои дорожной одежды. Кроме того, восстановили системы водоотвода, привели в порядок регуляционные сооружения, смонтировали барьерное ограждение и нанесли горизонтальную дорожную разметку. Добавим, что перильное ограждение и лестничные сходы, которые также установили на объекте, выполнены из современных композитных материалов.

С целью обеспечения безопасного проезда в ходе производства работ движение транспорта осуществлялось по временной объездной дороге.

В ТАТАРСТАНЕ ОТКРЫТО РАБОЧЕЕ ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ СВИЯГУ

По новому сооружению, расположенному на 757-м км автодороги М-7 «Волга», открыт проезд в обоих направлениях. Старый мост, 1996 года постройки, закрыт для движения в связи с началом работ по реконструкции.

Специалисты за два года построили соответствующий всем нормативным требованиям мост протяженностью 392 м и около семи км автоподходов к нему. Искусственное сооружение выполнено из современных материалов и рассчитано на нагрузку — более 100 тонн. Для обеспечения надлежащего уровня безопасности движения на мосту установили электроосвещение, металлическое барьерное ограждение, а также знаки судоходной навигации.

Теперь мостовикам предстоит отремонтировать железобетонные опоры искусственного существующего моста через Свиягу протяженностью 389 м, усилить существующее пролетное строение дополнительными элементами металлоконструкций, заменить опорные части под пролетным строением и обновить дорожное покрытие. Реконструкция подходов к сооружению ведется с опережением графика. На всем протяжении участка установят линии электроосвещения. Транспортные потоки разделят осевым барьерным ограждением, что позволит исключить ДТП, причиной которых становятся выезды на встречную полосу.

Ввод объекта в эксплуатацию намечен на 2023 год. Общая стоимость объекта – 4 млрд 636 млн рублей, в

2021 году запланировано выполнить работы на 1 млрд 329 млн рублей.

***** Реконструкция мостового перехода через реку Свияга на 757-м км автодороги М-7 «Волга» — объект, включенный в нацпроект «Безопасные качественные дороги» (федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети»).**

МОСТЫ БУДУЩЕГО

Искусственные сооружения – важнейшие элементы дорожной сети, от которых зависит комфорт местных жителей, экономическое развитие целых регионов, связанность всей страны в целом. Сегодня на региональной сети автодорог России насчитывается порядка 64 тыс. искусственных сооружений – мостов, путепроводов и эстакад, но далеко не все они находятся в хорошем эксплуатационном состоянии. При этом есть потребность и в новых сооружениях, которые помогли бы развести транспортные потоки, разгрузить магистрали. Решить эту насущную проблему взялись на государственном уровне.

Пенза, Бакунинский мост

ИЗМЕНИТЬ СИТУАЦИЮ К ЛУЧШЕМУ

На сегодняшний день в российских регионах в аварийном состоянии находятся порядка 7% искусственных сооружений. По словам специалистов, подавляющее большинство таких объектов было построено в 50-60-х годах прошлого века, они проектировались в расчете на определенную нагрузку. Однако с тех пор интенсивность дорожного движения увеличилась в десятки раз. Старение конструкций, недостаточное внимание к содержанию сооружений, превышение допустимых нагрузок – основные факторы, влияющие на снижение надежности и долговечности мостов.

Последствия разрушений мостов или временное ограничение движения на них не только причиняют людям значительные неудобства, но и приводят к существенным потерям для экономики регионов. При этом капитальный ремонт или реконструкция искусственного сооружения требует значительных финансовых средств, которых в бюджетах субъектов недостаточно. Проблемы накапливались десятилетиями, и для того, чтобы изменить ситуацию, решение нужно было принять на государственном уровне. И такое решение было принято.

В соответствии с поручением Президента РФ, данным на Госсовете по дорожному хозяйству в июне 2019 года, была разработана программа по реконструкции аварийных и предаварийных искусственных сооружений и строительству путепроводов на региональных и местных дорогах. С 2021 года она вошла в структуру федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Начиная с 2022 года предусмотрена реконструкция аварийных и предаварийных мостов, а с 2023 года — строительство путепроводов на региональных и местных дорогах.

Стройка путепровода во Всеволожске ентябрь 2021

Предполагается, что до 2024 года регионам из федерального бюджета направят более 200 млрд руб. в целях приведения в нормативное состояние 100 тыс. пог. м мостов и еще порядка 90 млрд руб. — для строительства 121 путепровода.

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ ДЛЯ МОСТОВ

Серьезные шаги по улучшению состояния искусственных сооружений в городах и на региональных трассах уже сделаны: благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» с 2019 года мосты и путепроводы восстанавливают во всех регионах России. Многие из них – уникальны.

Мостовой комплекс Волжской ГЭС, Волгоградская область

Так, в Волгоградской области впервые за 60 лет капитально отремонтировали мостовой комплекс в составе Волжской ГЭС. Мероприятия по текущему содержанию не решали накопившихся за полвека проблем: коррозия затронула металл опорных частей, растрескался бетон, пострадали деформационные швы. Сооружение, где сосредоточены автомобильные, речные и железнодорожные пути, проводилось впервые за его 60-летнюю историю.

Приводить в порядок комплекс, состоящий из трех мостов, начали в 2019 году. В течение всего времени, пока шли строительно-монтажные работы, движение транспорта здесь полностью не перекрывали: это самый оптимальный и востребованный путь из Волгограда в Волжский и обратно.

Общая площадь обновленного дорожного покрытия вместе с внутренней частью составила около 22 тыс. кв. м. Также выполнены работы по организации безопасного дорожного движения – нанесена разметка, установлены знаки, барьерное и перильное ограждения.

Сейчас работы продолжаются в подмостовом пространстве, но на трафик они не влияют. Уже выполнен демонтаж подвижных деформационных швов и их бетонирование. Мостовики укрепили сточный треугольник, установили цоколи, провели трудоемкий процесс торкретирования плит пролетных строений и армирование внутренних конструкций. Часть работ будет продолжена, сдать объект в эксплуатацию планируют до конца октября 2021 года.

Жители Волгограда и Волжского по достоинству оценили обновленную магистраль. «Раньше по мосту можно было ехать не более 10 километров в час, и все равно, то колпак, то амортизатор потеряешь, – делится волжанин Александр. – Теперь это не дорога, просто сказка. Даже не верится, что все это позади!»

Не менее долгожданное событие произошло в начале сентября этого года и в Пензе – здесь после двухлетней реконструкции открылся Бакунинский мост, соединяющий две части города, разделенные рекой Сурой.

В 2019 году суммарный износ сооружения, построенного в 1963 году, составил порядка 70 %, мост был признан аварийным. Теперь это соответствующее всем нормативным требованиям искусственное сооружение, выполненное из самых современных материалов. Для того, чтобы воплотить проект в жизнь, было выделено 932 млн рублей, из них 850 млн рублей — средства федерального бюджета.

«Это важная транспортная артерия нашего города, соединяющая с центром микрорайоны ГПЗ-24, Ахуны, Маяк. Это мост, который «сшивает» две части Пензы. Все жители почувствовали на себе его нехватку, когда мост закрыли и возникли транспортные проблемы в городе», — рассказал губернатор Пензенской области Олег Мельниченко.

Протяженность обновленного Бакунинского моста составляет 134,6 м. В ходе работ специалисты расширили проезжую честь: здесь предусмотрены три полосы движения с возможностью увеличения их до четырех, обустроены пешеходная зона и велосипедная дорожка. Специалисты уделили внимание и эстетической составляющей – на мостовом сооружении впервые появилась яркая архитектурная подсветка.

«Наконец-то дождались окончания этого ремонта, – рассказал житель Пензы Сергей Сидоренко. – Когда стали ходить разговоры о том, что мост закроют на ремонт, лично у меня были опасения, что вся эта история растянется на годы. Как ведь бывает? Закрыли, пообещали сделать, а потом то проект поменяется, то подрядчик напортачит, то деньги кончатся. Но ведь молодцы, сделали! Надеюсь, этот мост прослужит долго».

Одним небезопасным мостом меньше стало и в Ульяновске – благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги» в нормативное состояние приведена переправа через реку Сельдь. Движение здесь тоже открыли в сентябре 2021 года.

Протяженность реконструированного моста составляет 58,2 м, на нем предусмотрено две полосы движения. Объект представляет собой трехпролетную неразрезную конструкцию, пролетное строение — монолитное железобетонное. Опоры переправы выполнены из свайного основания. На проезжей части предусмотрены тротуары шириной 1,5 м, по краям установлено железобетонное парапетное ограждение. Общая протяженность объекта составила порядка 195 м.

Ульяновская область, мост через р. Сельдь

Самарская обл, мост через р. Сок

«На реконструкцию из федерального бюджета нам выделено более 170 млн рублей. Введение в эксплуатацию новой переправы стало еще одним важным шагом в качественном изменении инфраструктурного облика нашего города и региона. Мы будем и дальше продолжать взаимодействие с федеральными органами власти, чтобы заручиться поддержкой», — подчеркнул губернатор региона Алексей Русских.

СТРОЙКИ ВЕКА

С начала реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в российских регионах идет работа на 140 капиталоемких объектах. В их число входит и возведение новых мостов и путепроводов. Более 120 сооружений уже сданы в эксплуатацию, работы на остальных продолжаются. Так, в Самарской области досрочно – на полтора года раньше —завершили строительство моста через реку Сок, которое длилось с декабря 2019 года. «Работы не останавливались, велись в несколько смен. Самое главное, что все было доставлено вовремя: финансирование, необходимые материалы. В разные периоды на объекте трудились более 300 человек, заминок по ходу работ не было», — рассказал прораб подрядной организации Алексей Мичурин.

Протяженность моста – 306 м. Он состоит из пяти монолитных железобетонных опор высотой до 20 м и металлического пролетного строения общим весом около 1700 тонн. Шоссе, которое пролегает перед сооружением, расширили до четырех полос. В результате пропускная способность этого участка увеличилась вдвое.

«Сотни тысяч жителей Самарской области, которые едут на работу, на отдых, на свои дачи, на протяжении десятилетий мечтали о новом мосте, стоя часами в пробках. А сегодня люди даже в час пик свободно проезжают его», — говорит губернатор Самарской области Дмитрий Азаров.

В этом году в Уфе планируют запустить движение по новому сооружению через реку Белую. Мост-вставку между двумя существующими переходами возводят по нацпроекту с июля 2019 года. Проезжая часть переправы будет иметь три полосы движения, длина сооружения – 688 м.

«Я уже не раз говорил, насколько важен для нас этот новый мост. С каждым годом нагрузка на старый становилась все больше и больше. Вместе с развязкой на улице Заки Валиди и проспекте Салавата Юлаева мы сможем существенно расшить этот непростой транспортный узел и на треть увеличить пропускную способность южных ворот Уфы», – отметил глава Республики Башкирии Радий Хабиров.

Сегодня южный въезд в Уфу и выезд из нее является одним из самых загруженных участков городской улично-дорожной сети. Ежесуточно здесь проезжают более 125 тыс. автомобилей. По словам специалистов, после ввода в эксплуатацию нового моста пропускная способность развязки увеличится на 27 %.

Масштабные стройки идут в России повсеместно. В Амурской области возводят мостовой переход через реку Зею. Основой нового автомобильного моста станут 26 опор и вантовая конструкция. Общая протяженность объекта составит 9 км, из которых 2 км – мостовая часть, 7 км – подходы, включающие две автомобильные развязки. По предварительным оценкам, реализация проекта позволит разгрузить существующую переправу на 40-60 % и сделает комфортнее передвижение амурчан между городом и федеральной трассой.

В Красноярском крае продолжается строительство Высокогорского моста. Самый северный мост через Енисей обеспечит круглогодичную транспортную доступность 17 населённых пунктов, расположенных на правом берегу Енисея.

В Краснодарском крае продолжаются работы на Яблоновском мосту. Его протяженность составит 400 м, а вместе с подходами – больше километра. Сооружение будет иметь по две полосы в каждом из направлений, тротуар, велосипедную дорожку и уличное освещение. Он заменит существующий мост, который соединяет территорию Тахтамукайского района Адыгеи и Краснодара. Кроме того, ведет к трассе в направлении Черного моря.

СНИЗИТЬ РИСКИ ДТП И ЛИКВИДИРОВАТЬ ЗАТОРЫ

Еще одной острой проблемой на региональной дорожной сети являются одноуровневые пересечения автомобильных и железных путей. Это не только причина постоянных заторов, но и источник повышенной опасности для всех участников движения. Для того, чтобы разгрузить участки и снизить риск возникновения ДТП, в таких местах возводятся путепроводы.

Так, во Всеволожске Ленинградской области благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» строят развязку и путепровод у станции Мельничный Ручей. Это сооружение заменит загруженный автомобильный переезд через железную дорогу: транспортные заторы на нем сейчас составляют до полутора часов из-за постоянного движения товарных поездов, электричек и скоростных «Ласточек». По подсчетам дорожников, в общей сложности железнодорожный переезд закрывается до пяти часов в сутки.

Для проведения работ специалисты использовали уникальный консольно-шлюзовой кран. Его основное преимущество — способность двигать балки в условиях ограниченного пространства: агрегат вел монтаж пролетного строения сверху, без контакта с поверхностью земли. Использование крана вместо традиционной надвижки пролетного строения позволило значительно сократить время работ.

Проектная протяженность путепровода у станции Мельничный ручей во Всеволожске составит 79 м. Здесь предусмотрено четыре полосы движения, расчетная скорость движения по которым составит 60 км/ч. Сметная стоимость работ – 1,7 млрд рублей.

С середины января 2021 года движение транспорта на участке Колтушского шоссе было перенесено на временную дорогу. Запустить рабочее движение по объекту дорожники рассчитывают в конце этого года.

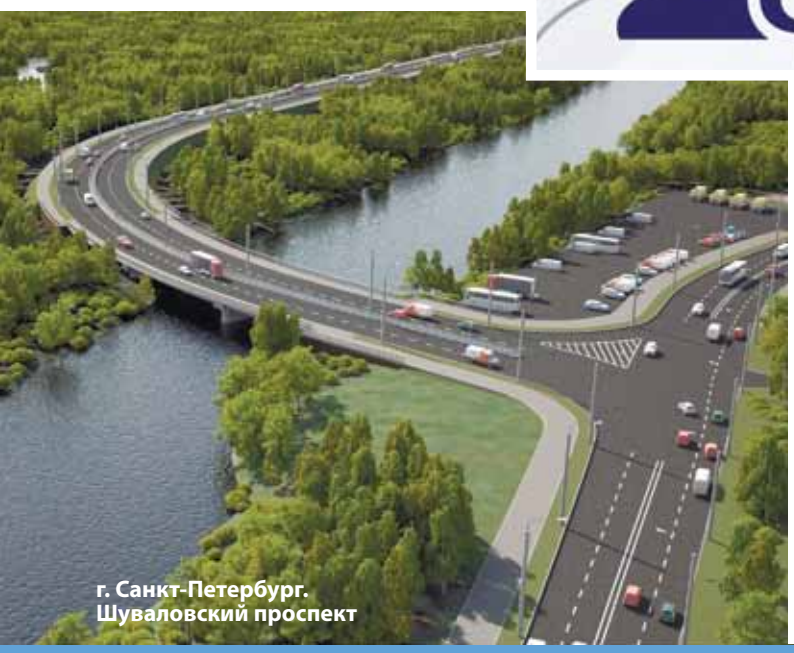
По материалам пресс-службы Росавтодор

Институт ООО «НИИПРИИ «Севзапинжтехнология»

Строительство транспортной развязки на пересечении Зеленогорского шоссе и Большого проспекта Курортного района

Реконструкция автодороги М-20"Санкт-Петербург-Киев" (Киевское шоссе) Тоннель у поворота на г.Пушкин

СЗИТ НИИПРИИ



г. Санкт-Петербург. Шуваловский проспект

Строительство надземного пешеходного перехода на Пулковском шоссе

Институт ООО «НИИПРИИ «Севзапинжтехнология» является многопрофильной организацией по комплексному проектированию инженерно-транспортной инфраструктуры. Институт входит в состав Ассоциации ДОРМОСТ и пользуется репутацией надежного партнера.
Институт создан в 2001 году и уже на сегодняшний день по проектам института реализованы такие ответственные объекты в Санкт-Петербурге, как реконструкция Октябрьской набережной, подключение комплекса «Ладожский вокзал», Реконструкция автодорог М-10 «Россия» и М-20 «Киев», строительство и реконструкция улиц Санкт-Петербурга. Институт также принимал участие в проектировании олимпийских объектов в г. Сочи, подготовке транспортной инфраструктуры к проведению Чемпионата мира по футболу в городах Калининград, Самара и Волгоград.

В 2020 г. **ООО «НИИПРИИ «Севзапинжтехнология»** завершил проектирование следу-ющих транспортных объектов с получением положительного заключения Госэкпертизы:
- Капитальный ремонт объекта "пр. Ветеранов - Дачный пр."
- Капитальный ремонт объекта "пр. Энергетиков - ш. Революции"
- Строительство парковки легкового и пассажирского транспорта у мемориала «Разорванное кольцо» во Всеволожском районе» на участке км 38 - км 40 автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Морье»

ООО «НИИПРИИ «Севзапинжтехнология» в своих проектах широко применяет инновационные технологии, конструкции, материалы, значительно сокращающие сроки и стоимость строительства, осуществляет мониторинг при их практическом использовании. В штате института заняты высококвалифицированные специалисты, свободно владеющие специализированными программами, в том числе BIM-технологиями, что позволяет оперативно и с высоким качеством разрабатывать сложнейшие проекты.

ООО «НИИПРИИ «Севзапинжтехнология» обладает всеми необходимыми техническими и кадровыми ресурсами для проектирования, что позволяет своевременно и с высоким качеством реализовывать проекты любой сложности.

ООО «НИИПРИИ «Севзапинжтехнология»
196084, г. Санкт-Петербург, вн.тер.г. муниципальный округ Московская застава, ул. Малая Митрофаньевская, д. 4, лит. Л, помещ. 1-Н, ком. 50-76, 130-134
Тел. (812) 368-29-16 факс (812) 368-29-33,
e-mail: szit@szit.ru