

ДОРОГИ ЯКУТИИ

Республика Саха (Якутия) – самый крупный регион России, занимающий пятую часть страны. Насколько он богат всевозможными полезными ископаемыми, настолько мала плотность его населения. На 1 млн жителей приходится 3 млн кв. км площади, что составляет 0,3 человека на кв. км. Тем не менее, дороги здесь нужны так же, как и в других регионах.



На долю автомобильного транспорта в 2011 году пришлось более 80% от общего объема грузоперевозок (более 30 млн тонн). Было также перевезено 89,7 млн пассажиров. О том, в каком состоянии находится сегодня дорожная сеть республики, и о перспективах ее развития рассказывает министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) **С.В. ВИНОКУРОВ**:

– Семен Викторович, что представляет собой нынешняя автодорожная сеть республики? Можно ли говорить о том, что она достаточна для дальнейшего социально-экономического развития региона?

– Наша республика, как известно, очень большая по территории, однако транспортное сообщение сегодня в ней развито недостаточно. Разбросанность населенных пунктов, большинство которых относится к труднодоступным, и большие расстояния пока не позволяют говорить нам, что автодорожная сеть в полной мере обеспечивает потребность.

Общая протяженность автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения составляет 24 050 километров.

Из них 3616 приходится на автомобильные дороги общего пользования федерального значения. Значительную часть дорожной сети – 11 218 километров – составляют автодороги общего пользования регионального значения. Твердое покрытие имеют 33 процента их общей протяженности. Основная доля республиканских автодорог – 63 процента – приходится на автозимники и 9 процентов – на дороги пятой технической категории. Дороги с сезонной эксплуатацией либо низкой грузоподъемностью и ограниченной пропускной способностью составляют около 90 процентов. Даже судя лишь по отдельным показателям, говорить об исключительно позитивном влиянии на успешное социально-экономическое развитие республики время еще не пришло. Но, тем не менее, в последние годы есть позитивные сдвиги.

– С какими трудностями сталкивается сегодня дорожное хозяйство республики и что мешает успешному функционированию транспортной составляющей республики?

– Проблем, к сожалению, немало. Мы имеем низкий удельный вес автодорог с твердым покрытием и значительную часть дорог, не соответствующих нормативным требованиям. При этом основной причиной их неудовлетворительного состояния является несоответствие между возможностями дорог, спроектированных и построенных под осевую нагрузку шесть тонн, и постоянно растущим парком большегрузного автотранспорта. Не лучшим образом сказываются и другие факторы: отсутствие развитой сети придорожного сервиса; высокий удельный вес автозимников и ледовых переправ; недофинансирование дорожно-эксплуатационных работ, которое приводит к

сокращению срока службы дорог, увеличению потребности в затратах на их содержание и ремонт; отсутствие крупных региональных дорожных предприятий и организаций, способных конкурировать на региональном рынке.

– Что предпринимается министерством транспорта и дорожного хозяйства республики для преодоления сложившейся ситуации? По каким направлениям ведется работа?

– В 2011 году были заложены основы для создания новой системы управления и финансирования отрасли, разработаны и реализованы новые механизмы государственной политики в области дорожного хозяйства. Принят закон республики «О дорожном фонде Республики Саха (Якутия)», в результате чего финансирование работ по содержанию и ремонту автодорог будет поэтапно приближаться к нормативному уровню. Изменена структура управления дорожным хозяйством республики, создано новое государственное казенное учреждение «Управление автомобильных дорог Республики Саха (Якутия)». На базе двух учреждений обновлена система управления и кадровый состав.

В рамках соглашения о научно-техническом сотрудничестве между министерством транспорта и дорожного хозяйства республики, Северо-Восточным федеральным университетом имени М.К. Аммосова и ФГУП «РосДорНИИ» осуществляется взаимодействие в области разработки региональной нормативной базы. Продолжается работа по внедрению передовых технологий, современных дорожно-строительных материалов при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог. Ведется системная работа по контролю за выполнением плана дорожных работ и их качеством.

В Якутске открыт филиал «РосДорНИИ». Одной из основных задач филиала станет изменение нормативно-правовой базы дорожной отрасли применительно к условиям Крайнего Севера. В первую

очередь, считаю необходимым внести изменения в ведомственные строительные нормы ВСН 84-89 «Изыскания, проектирование и строительство автомобильных дорог в районах распространения вечной мерзлоты».

– А какие проекты сейчас являются приоритетными в развитии транспортной сети?

– Прежде всего отмечу, что развитие отрасли определено в принятой подпрограмме «Автомобильные дороги» в рамках государственной программы «Развитие транспортного комплекса РС(Я) на 2012–2016 годы». В ней предусмотрен комплекс мероприятий по дальнейшему расширению сети автодорог общего пользования и улучшению их содержания. Наши усилия будут сконцентрированы на ликвидации основных разрывов и узких мест в опорной транспортной сети.

Основные приоритеты по строительству и реконструкции принадлежат федеральным автомагистралям «Колыма», «Лена», «Вилюй» и региональным – «Амга», «Кобяй», «Анабар» и «Умнас». Первые две свяжут Амурскую область, Транссиб и БАМ через республику с юга на север с Магаданом. А «Амга» и «Кобяй», являясь продолжением друг друга, соединят побережье Охотского моря и Хабаровский край через республику с востока на запад с Иркутской областью.

Автодороги «Амга» и «Анабар» имеют исключительное значение для организации завоза грузов, социального развития и промышленного освоения Севера. Учитывая их стратегическое и

оборонное значение, целесообразно придание им статуса автодорог федерального значения.

Районы, прилегающие к автодорогам «Алдан» и «Умнас», богаты месторождениями полезных ископаемых, но нехватка автодорог с круглогодичной эксплуатацией является основным причинами, сдерживающим их развитие. На этих трассах работа будет направлена на ликвидацию транспортных разрывов, строительство мостовых переходов. Помимо этого, многое намечено сделать в столице республики, где сформируется мощный транспортный узел на стыке федеральных и региональных автодорог, железнодорожной магистрали.

– Насколько финансирование отрасли сейчас соответствует нормативному уровню? Намечены ли подвижки в связи с воссозданием в республике дорожного фонда, какая отдача ожидается от него? И сможет ли фонд существенно повлиять на положение дел в дорожном хозяйстве?

– Как известно, целевые источники финансирования дорожной деятельности – федеральный и территориальные (региональные) внебюджетные дорожные фонды – существовали в нашей стране в том или ином виде до 2003 года. После их упразднения объем ассигнований, необходимый для поддержания федеральной сети автодорог, был на уровне 30 процентов от нормативного, а в нашей республике – и того меньше (8,4 процента). Федеральная дорожная сеть деградировала до состояния, при котором ныне только 39 процентов автодорог соответствует нормативным

требованиям. Аналогичная ситуация сложилась и в нашей республике, где только четверть автодорог соответствует нормативам.

Воссоздание дорожных фондов кардинально меняет систему финансирования, определяется гарантированный уровень расходов, предусматриваемый в государственном бюджете на дорожное хозяйство. Что, несомненно, поможет привести дороги в надлежащее состояние, повысить их качество и долговечность.

Расходы государственного бюджета республики на дорожное хозяйство в 2012 году, по сравнению с 2011 годом, возрастут почти в полтора раза – с 3,1421 до 4,6362 миллиардов рублей. В том числе значительно увеличатся расходы на содержание региональных дорог – с 636,4 до 970 миллионов рублей. На строительство и ремонт затраты останутся примерно на том же уровне.

Впервые в этом году будет оказана ощутимая поддержка местных бюджетов на строительство, содержание и ремонт местных дорог в виде субсидий в сумме 1,1628 миллиардов рублей, что в 12,2 раза больше, чем в 2011 году.

Разница, как видим, ощутимая. В последующие годы также прогнозируется рост поступлений от источников формирования фонда, и соответственно расходов. Будут также формироваться новые источники пополнения.

– Достаточна ли помощь государственного бюджета ?



На участке федеральной автодороги «Лена»



Мостовой переход на федеральной автодороге «Колыма»

– Благодаря системной работе с федеральными органами власти, в 2011 году существенно было увеличено финансирование по федеральным дорогам. Если в 2010 году эта сумма составляла 3,9 миллиардов рублей, то в 2011 году она была увеличена до 11,1. Кроме того, оказывается ощутимая поддержка из федерального бюджета и по строительству, реконструкции региональных дорог в соответствии с федеральными целевыми программами «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». В прошлом году она составила 800 миллионов рублей. В рамках подготовки к форуму «Россия – спортивная держава» и V Международным спортивным играм «Дети Азии» проводятся масштабные ремонтные работы улично-дорожной сети города Якутска, которые будут завершены во втором-третьем кварталах текущего года. В 2011 году впервые получили из госбюджета средства на строительство подъездов к сельским населенным пунктам.

– А нельзя ли более подробно рассказать о том, какое внимание уделяется муниципальным и сельским дорогам?

– С созданием дорожного фонда республики разрабатывается новый механизм финансирования муниципальных дорог. В соответствии с законом, средства будут выделяться в виде субсидий по пяти направлениям: проектирование и строительство сельских дорог; ремонт проездов к дворовым территориям

многоквартирных домов населенных пунктов; ремонт автодорог внутри населенных пунктов. Уже в этом году на каждое из этих направлений будет выделено по 174,1 миллиона рублей – так ково требование федерального закона. Кроме того, республика дополнительно предусмотрела 230 миллионов рублей на содержание и ремонт межпоселенческих дорог местного значения. В связи с юбилейными мероприятиями, проводимыми в республике, а также в связи с подготовкой и проведением форума «Россия – спортивная держава» и Международных спортивных игр «Дети Азии» предусмотрены дополнительные средства.

Вместе с тем, в этом году продолжится реализация федеральной программы по выделению субсидий из госбюджета на строительство и реконструкцию сельских автодорог, подпадающих под критерии протяженности транспортного разрыва не более 5 километров и численности населения не более 125 человек. Напомню, что в 2011 году в рамках данной программы республикой были получены субсидии из федерального бюджета в размере 48 миллионов рублей на строительство шести дорожных объектов.

– Что появилось нового в подходах к проектированию, строительству, ремонту и содержанию дорог для достижения максимальной эффективности расходования средств?

– Экономия при строительстве удается получать в результате отказа от дорого-

стоящих геосинтетических материалов и бетонных плит в качестве проезжей части мостов в пользу покрытия из деревянного бруса. А также за счет изменения категории строящихся автодорог республиканского значения в сторону уменьшения (с IV на V категорию), где в настоящее время интенсивность движения, приведенная к легковому автомобилю, не доходит до 200 единиц, и уменьшения ширины проезжей части мостов с Г-8 до Г-4,5. В результате достигается увеличение протяженности новых дорог, построенных и отремонтированных мостов, сокращаются грунтовые разрывы между населенными пунктами, ранее никогда не имевшими круглогодичной связи с центром республики.

– Находят ли применение в практике строительства и ремонта современные технологии, материалы и оборудование?

– Для нас, безусловно, интересны инновационные идеи, и хотелось бы их применять в наших северных условиях более широко. Кое-какие наработки подобных технологий с учетом вечной мерзлоты уже есть. В последние два года мы применяем технологии по ремонту автодорог с использованием стабилизаторов грунта земляного полотна и резиновой крошки при устройстве асфальтобетонного покрытия. Такие работы проводились в Чурапчинском и Горном улусах, на республиканских автодорогах. Мы считаем, что данные технологии показали свою эффективность, и планируем их использование в дальнейшем.



Мостовой переход через р. Восточная Хандыга

С этого года при эксплуатации автомобильных дорог мы намерены применять битумные эмульсии для поверхностной обработки и всепогодный холодный асфальтобетонный тип покрытия для заполнения ям. Конечно, будут применяться и различные решетки для армирования грунтовых конструкций, геотекстильные полотна, теплоизоляционные плиты из пенополистирола. Это, кстати, прописано в технических заданиях на проектирование участков автодорог.

Продолжается внедрение спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС, что позволит избежать производственных издержек и максимально использовать имеющиеся ресурсы предприятий. Обновлены технические средства регулирования дорожного движения, автомобильный парк ГИБДД. Сделано немало. Работа, между тем, предстоит еще более масштабная. Будем надеяться, что новые условия финансирования будут дополнительным стимулом для внедрения инноваций в дорожную отрасль.

– Какие объемы работ по реконструкции, ремонту и строительству новых дорог предстоит выполнить в этом году и в ближайшей перспективе?

– Продолжаются работы на федеральной автодороге «Лена», где мы уже к 2018 году должны завершить масштабную реконструкцию на всем ее протяжении. Работу мы начали еще в прошлом году, когда были реконструированы 10 объектов на общую сумму более 3 миллиардов рублей. А в этом году будет продолжена

реконструкция 17 участков и введен мостовой переход через реку Нимныр. Расходы составят более 4,6 миллиардов.

Будет продолжена реконструкция семи объектов на автодороге «Колыма», начатая в 2011 году, и трех мостовых переходов. Здесь было освоено более 3,5 миллиардов рублей. В числе объектов – реконструкция одного из наиболее сложных участков, км 603 – км 667 («Желтый» и «Черный» прижимы). В этом году планируется освоить 1,485 миллиарда рублей.

На автодороге «Вилуй» в этом году начнется строительство четырех мостовых переходов, завершится строительство моста через реку Ботомую, продолжатся работы по реконструкции двух участков со стороны Якутска. Общий объем финансирования строительства и реконструкции объектов автодороги «Вилуй» в 2012 году составит более 3,9 миллиардов рублей.

В ближайшие годы будем продолжать строительство мостов. К 2018 году планируем завершить строительство восьми мостовых переходов на участке Якутск – Мирный и приступить к ликвидации грунтового разрыва на участке Мирный – Усть-Кут.

– А по региональным дорогам какие планы?

– Здесь тоже предстоит серьезная работа. Продолжается строительство автодороги «Амга» на участке Амга – Усть-Мая. Такой же фронт работ и на участке

Хандыга – Джебарики-Хая автодороги «Алдан». Будут сооружаться мостовые переходы через реки Кяччи на автодороге «Олекминск – Бирюк», Мокуя на автодороге «Усть-Мая – Петропавловск», Большая Кетеме на автодороге «Умнас» и Кюбюмэ на автодороге «Оймякон».

Нарастают темпы строительства автодороги «Кобяй» в Горном и Кобяйском улусах. Завершилось строительство больших мостов через реки Большая Черепаниха на автодороге «Умнас» (Олекминский улус) и Восточная Хандыга на автодороге «Алдан» (Томпонский район).

Отмечу, что на региональных автодорогах сейчас насчитывается 287 мостовых переходов, из которых более 250 находятся в неудовлетворительном состоянии. Финансирование ремонтных работ на них как и на самих дорогах, также имеет для нас важное значение.

В результате выполнения плана на региональных дорогах в 2012 году будет введено 11,5 километров дорог, 157,4 погонных метра мостов, значительно улучшится их содержание и ремонт. Надеюсь, что в будущем нам удастся не только сохранять, но и наращивать темпы, что позволит уже скоро привести дорожную сеть республики не только в нормативное состояние, но и значительно расширить, сделать ее достаточной для дальнейшего социально-экономического развития Якутии.

**Подготовили Туяра Харитонова,
Валерий Парфенов**



Автодорога М-56 «Колыма»



Мост через р. Восточная Хандыга