

«СЕВЗАПУПРАВТОДОР»: ОСЕННИЕ РЕАЛИИ И НОВЫЕ ОРИЕНТИРЫ

В оперативном управлении ФКУ «Севзапуправтодор» находятся участки 13 федеральных автомобильных дорог общего пользования, проходящие по территории Ленинградской, Псковской и Калининградской областей. Их общая протяженность составляет около 2340 километров. Силами учреждения и подрядных организаций ежегодно выполняется значительный объем работ по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции дорожных объектов. В преддверии завершения очередного строительного сезона о некоторых его результатах рассказывает начальник ФКУ «Севзапуправтодор» А. А. КОСТИЮК:



– Андрей Александрович, каковы предварительные итоги производственной деятельности Управления в текущем году, удалось ли реализовать намеченное?

– Всего в 2012 году запланировано ввести в эксплуатацию 275 километров законченных ремонт и 35 километров законченных капитальным ремонт объектов. К началу октября работы на всех объектах, средства на которые были выделены в начале года, завершены или близятся к окончанию. Отремонтировано почти 250 километров автодорог, что составляет 90,5 процентов от плана. Работы по капитальному ремонту выполнены на 95 процентов. Помимо этого, несколько объектов ремонта, где работы планировалось начать в этом году и завершить в 2013-м, будут введены досрочно, уже в конце текущего года. Таким образом, считаю, что с задачами года мы справимся.

– Вы назвали предварительные обобщающие показатели года, и они, несомненно, внушительны. А какие объекты являются наиболее значимыми?

– Выделить объекты по значимости непросто, так как критериями приоритетов являются такие показатели как безопасность, поддержание транспортно-эксплуатационных показателей, сезонное содержание, сроки строительства и реконструкции, объем финансирования, планирование на перспективу, проектирование и так далее. К наиболее крупным проектам этого года можно отнести реконструкцию автодороги А-121 «Сортавала» и подъезда к морскому торговому порту Усть-Луга на автодороге М-11 «Нарва», капитальный ремонт Ладожского моста через Неву на автодороге М-18 «Кола», а также реконструкцию мостов через реки Паша и Сяся на этой же магистрали.

– Каковы сегодня объемы недоремонта автодорог, находящихся в оперативном управлении ФКУ «Севзапуправтодор», и в какие сроки при существующем финансировании их можно устранить?

– Показатель невелик, и при нынешнем уровне финансирования недоремонт планируется ликвидировать к 2015–2016 годам. Но нашей задачей является не только поддержание автодорог в состоянии, пригодном для эксплуатации, путем выполнения профилактических и ремонтных работ. Мы работаем также над повышением транспортно-эксплуатационных характеристик автодорог и искусственных сооружений путем доведения их показателей до нормативных значений посредством капитального ремонта, а также повышения категорииности автодорог и сооружений за счет реконструкции.

Приходится очень тщательно планировать, анализировать и взвешивать все

решения, связанные с ремонтом, капитальным ремонтом, реконструкцией действующих и вновь строящихся объектов, чтобы не допустить ухудшения их состояния, а иной раз и просто чтобы обеспечить безопасный проезд. Ежегодно мы разрабатываем и корректируем план на пятилетнюю перспективу, чтобы как можно быстрее и безболезненнее для пользователей дорог устранить все имеющиеся объемы недоремонта.

– Достаточным ли является финансирование и какие тенденции наблюдаются в вопросе обеспечения денежными средствами?

– На балансе Управления находится около 2340 километров автомобильных дорог. За 2011 год отремонтировано по текущему ремонту около 463 километров и по капитальному ремонту более 21 километра на общую сумму 4,179586 млрд рублей. На 2012 год запланирован ремонт 275,5 и капитальный ремонт почти 35 километров на общую сумму 4,324634 млрд рублей. Как видим, финансирование увеличилось по сравнению с прошлым годом всего на 3,5 процента, однако при этом значительно сократился объем работ по ремонту и несколько возрос по капитальному ремонту. Учитывая, что часть работ по переходящим объектам была выполнена в прошлом году подрядными организациями за свой счет, говорить об увеличении финансирования в разы по этим видам не приходится. Но по сравнению с 2007 годом оно выросло примерно в десять раз.

– Сможете ли вы выполнять более масштабные задачи в случае увеличения финансирования и исходя из возможностей подрядчиков, наличия стройматериалов, состояния объектов и других факторов?

– Нужно понимать, что на Северо-Западе продолжительность дорожно-строительного сезона невелика. А время окончания отдельных видов работ различается из-за неодинаковых

технологических свойств используемых стройматериалов, и для каждой группы оно определяется в зависимости от среднесуточной температуры воздуха. В связи с этим при планировании нужно четко понимать, что технологически возможно выполнить в текущем году, а что необходимо перенести на следующий год. Все зависит от количества одновременного строительства и ремонта объектов. Работы производятся по утвержденной проектно-сметной документации, в которой четко проработаны вопросы, связанные с поставкой и наличием стройматериалов в районах строительства. И недостатка в них пока нет. Есть и подрядные организации с солидным опытом в области дорожного строительства, способные справиться с большими объемами. То есть необходимые ресурсы для расширения фронта работ имеются, и к освоению более значительных средств мы в целом готовы.

– Многие автодороги страны функционируют с превышением нормативной нагрузки, и ваши объекты, вероятно, не являются исключением. Насколько это отражается на их эксплуатационном состоянии, выдерживают ли они установленные межремонтные сроки?

– Учитывая близость мегаполиса, дороги нашего региона не меньше, а скорее больше, чем остальные, испытывают на себе последствия бурной автомобилизации и подвергаются повышенным нагрузкам. Исторически сложилось так, что дороги и искусственные сооружения, построенные в бывшем СССР, были изначально рассчитаны на интенсивность и нагрузки, отвечавшие требованиям стандартов того времени. И до сегодняшнего момента эксплуатировались без серьезных модернизаций, направленных на усиление и изменение конструкций дорожных одежд, соответствующих условиям быстро меняющейся транспортной ситуации. При новом проектировании объектов капитального ремонта, реконструкции и строительства мы выдерживаем нормы по реально существующим нагрузкам и планомерно ведем работу по их реализации. По ремонту и устройству покрытий ситуация иная. Многие участки дорог давно ждут своей очереди для основательного вмешательства, но для этого нужны довольно солидные вложения.



Автодорога А-121 «Сортавала» (первая очередь)

– Какие объекты сегодня являются наиболее проблемными?

– Сложности есть практически везде. Наибольшее беспокойство в начале года вызывала трасса М-10 «Россия» от Санкт-Петербурга до границы с Новгородской областью. На нее были направлены основные усилия, и сейчас работы продолжают. Не в лучшем состоянии находятся обход Кингисеппа на автодороге А-180 «Нарва», автодорога А-114 Вологда – Новая Ладога и отдельные участки М-20 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь.

– Что предпринимается для увеличения качества, долговечности и надежности сооружений?

– В целях повышения транспортно-эксплуатационных характеристик, безопасности и надежности сооружений ежегодно реализуется специальная программа по внедрению инноваций. Для продления срока службы конструктивных элементов автодорог и искусственных сооружений активно применяются передовые технологии и материалы – зарубежные и отечественные. Но практика их использования в дорожном строительстве имеет непродолжительную историю, а влияние на состояние объекта изучено плохо. Поэтому по всем внедряемым новинкам проводится непрерывный мониторинг, анализиру-

ются положительные и отрицательные стороны.

Сейчас уже очевидны преимущества использования армирующих нетканых материалов, геосетки, георешетки, гидроизоляционных и других материалов, которые функционально не участвуют в непосредственном контакте с автотранспортом. Сложнее обстоит дело с улучшением качества верхнего покрытия из асфальтобетонных смесей. Данный конструктивный элемент находится в непосредственном соприкосновении с колесами автотранспорта, подвергается воздействию внешней среды, противогололедных средств и разрушается быстрее. Поэтому ведется постоянная работа над повышением физико-технических свойств покрытий путем внедрения различных инновационных добавок к битумам, подбора щебеночных составляющих.

– В работе заказчика всегда важны взаимопонимание с подрядчиком и степень доверия друг к другу. Кто трудится на ваших объектах, насколько успешно складываются отношения с подрядными организациями, справляются ли они с договорными обязательствами?

– К подбору подрядчиков мы подходим ответственно. Предпочтение отдаем компаниям, имеющим необходимые квалификацию и опыт, соответствующий



Автодорога А-121 «Сортавала» (вторая очередь)

ющие производственно-технический и кадровый ресурсы, незапятнанную историю и репутацию. Например, для ремонта автомобильной дороги М-10 «Россия», где в этом году предстояло обновить дорожное полотно практически на протяжении всего участка в границах Ленинградской области, от подрядчика требовался особый подход к организации производственного процесса. Магистраль даже в обычном режиме имеет критическую загрузку и такие масштабные работы, конечно же, стали бы серьезным испытанием не только для М-10, а для любой дороги.

Эту сложную задачу выполняет ЗАО «ВАД» – одна из лучших дорожно-строительных компаний в нашем регионе. И не ошиблись. Предприятие трудится эффективно, с опережением графика, стремясь в кратчайшие сроки завершить работы и скорее избавить владельцев транспортных средств от необходимости простаивать в пробках. И это не единственный пример высокопрофессионального и добросовестного отношения к делу со стороны наших подрядчиков.

– **Причинами аварийности на автодорогах нередко является их низкое техническое состояние и недостаточное оборудование средствами безопасного проезда. Какие мероприятия проводятся по предотвращению ДТП?**

– Нужно понимать, что аварийность растет и на участках федеральных

автодорог, состояние которых уже приведено в нормативное состояние. Показатель ДТП увеличивается пропорционально с ростом количества транспортных средств и интенсивности движения. И главная причина аварий заключается в нарушении установленного скоростного режима. К тому же большинство федеральных трасс Северо-Запада имеют по одной полосе движения в каждом направлении, что вызывает рост дорожно-транспортных происшествий с летальным исходом при выезде на встречную полосу при обгоне. А если сюда добавить неблагоприятные погодные условия и недостаточную видимость, то риск попасть в ДТП увеличивается в разы.

И обеспечение безопасного движения на дорогах является неотъемлемой частью нашей работы. Мы реализуем комплекс мероприятий и отдельные целевые программы по обустройству дорог необходимыми средствами и оборудованием. В этом году выполняли устройство наружного освещения и нового барьерного ограждения, установку направляющих устройств (сигнальных столбиков) и светодиодов на знаках 1.14.1 в населенных пунктах, замену дорожных знаков, нанесение разметки и другие. В основном мероприятия носят информационный характер и эффективны только при полном соблюдении правил дорожного движения. Существенно снизить аварийность поможет реконструкция существующих и строительство новых участков дорог по параметрам первой категории с разделительной полосой, развязками и направленными съездами в разных уровнях, строительство наземных пешеходных переходов.

– **Автоматизированная система управления дорожным движением Кольцевой автодороги вокруг Петербурга, помимо решения локальных задач в пределах магистрали, призвана стать основой для создания ИТС Северо-Запада. На каком этапе находится работа по интеграции АСУ ДД федеральных дорог в единую систему?**

– К АСУ ДД КАД планируется подключить несколько подсистем, планомерно вводимых в эксплуатацию вместе с новыми строящимися и реконструиру-



Мост через реку Паша на автодороге М-18 «Кола»

емыми участками федеральных трасс. Создание единой ИТС позволит оперативно управлять дорожным движением с помощью знаков переменной информации, оперативно получать данные о параметрах транспортных потоков на автомобильной дороге, информировать участников движения о дорожно-транспортной обстановке и метеорологических условиях по маршруту следования. Появится возможность управлять транспортными потоками и задавать такие условия движения, которые обеспечат равномерное движение автомобилей с безопасной скоростью и максимальную пропускную способность.

Сейчас продолжается создание АСУ ДД на участке реконструкции автодороги А-121 «Сортавала». Проектная документация разработана и прошла экспертизу на четырех из пяти очередей строительства, а это примерно 46 километров из 69,5. Смонтировано периферийное оборудование и проводятся пусконаладочные работы на участке протяженностью 15,5 километров первой и второй очередей. Производится прокладка кабельных линий на третьей очереди длиной 8,9 километров. Ведется проектирование АСУ ДД и для участков реконструкции автодорог А-181 «Скандинавия», М-18 «Кола», М-11 «Нарва», обхода Гатчины на Р-23.

– В последнее время значительно возрос трафик в Финляндию, а через нее в Скандинавию и другие страны Западной Европы. Соответственно растет популярность автодороги А-181 Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой. Что предпринимается для приведения ее в надлежащее состояние, когда она будет соответствовать уровню дорог наших западных соседей?

– Дорожное полотно на «Скандинавии» находится в лучшем состоянии, чем где-либо, но дорога остается одной из самых опасных в регионе. Здесь часто происходят лобовые столкновения машин, которые нередко заканчиваются трагически. Реконструкцию необходимо было начинать еще несколько лет назад, но из-за недостатка финансирования процесс затянулся. Сейчас такая возможность появилась. С точки зрения безопасности, в первую очередь, нужно обязательно разделить транспортные



Автодорога А-181 «Скандинавия»

потоки. С 2013 года начнем поэтапную реконструкцию, которую планируется завершить в течении двух лет. Магистраль, расширенная в перспективе до шести полос, не только обеспечит прохождение транспортных потоков из Северной столицы в Финляндию, но станет и частью международного транспортного коридора. Важно как можно быстрее привести ее в порядок и в связи со строительством Западного скоростного диаметра, который будет иметь выход на трассу.

– Одним из масштабных проектов Северо-Запада сегодня является автодорога А-121 «Сортавала» от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска. Каковы особенности и условия строительства?

– Реконструкция начата в 2010 году, и уже введены две очереди, что составляет в общей сложности 15,5 километров автодороги первой категории. В течение ближайших трех лет планируем ввести еще более 70 километров. Одна из главных особенностей в том, что трасса проходит в сложных инженерно-геологических условиях. На всем своем протяжении она пересекает заболоченные территории и торфяники, рассеченные эрозией склоны, участки развития современных геологических процессов. Отсюда возникают сложности при инженерно-геологическом обосновании выбора трассы, проектировании, строительстве дороги и инженерных сооружений.

При проектировании мы стремились по минимуму затронуть зеленые насаждения, частные владения и не создавать неудобства гражданам, проживающим вблизи строящейся трассы. Конечно, дистанцироваться от проблем, связанных с выкупом земель, и угодить всем не удастся. Кто-то недоволен размером компенсации за занимаемую землю, а некоторые и вовсе отказываются от предложения переселиться. Для того чтобы нормализовать обстановку и дать дороге возможность двигаться дальше, проводились слушания с участием жителей, представителей местной администрации и федеральных органов, рассмотрены многочисленные требования и предложения. Много работы еще впереди.

– О каких перспективах на очередной год можно говорить уже сегодня, на каких объектах будут сконцентрированы усилия?

– Ремонт будут охвачены большинство автодорог общего пользования. В первую очередь будем ремонтировать участки, имеющие низкое техническое состояние, и те, где межремонтные сроки превысили нормативные. На 2013 год планируем реконструкцию автодорог А-181 «Скандинавия» и А-121 «Сортавала», моста через реку Волхов на Р-21 «Кола» и других объектов. Уверен, что при ритмичном и полном финансировании с задачами справимся не менее успешно.

Подготовил Валерий Парфенов