

ГОРЯЧАЯ ЗИМА

ЗВУЧИТ ПАРАДОКСАЛЬНО, НО С ПРИХОДОМ ХОЛОДОВ ДЛЯ ДОРОЖНИКОВ НАСТУПАЕТ ГОРЯЧАЯ ПОРА. НА ДОРОГИ СТРАНЫ ВЫЕЗЖАЮТ ТЫСЯЧИ ЕДИНИЦ СПЕЦТЕХНИКИ, И НАЧИНАЕТСЯ КРУГЛОСУТОЧНАЯ БИТВА СО СНЕГОМ, ЗАНОСАМИ, ОБЛЕДЕНЕНИЕМ. ВЕДЬ ОТ КАЧЕСТВА ЗИМНЕГО СОДЕРЖАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ЗАВИСИТ МНОГОЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ. О ПОДГОТОВКЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ К НАСТУПАЮЩЕЙ ЗИМЕ РАССКАЗАЛ НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ И СОХРАННОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА ИГОРЬ АСТАХОВ.

BUSSINESS GUIDE: Почему из года в год зимой повторяется ситуация, когда какая-нибудь трасса на-мёртво встает на несколько дней?

ИГОРЬ АСТАХОВ: Приходится признать, что полностью избежать проблем, связанных с ограничением и перерывами автомобильного движения зимой в России пока не удастся. Зимой 2010–2011 годов крупный катаклизм случился на автодороге М5 «Урал», когда в снежных заносах машины простояли трое суток. Прошлой зимой произошло еще более масштабное ЧП. На севере Волгоградской области на федеральной трассе Сызрань — Саратов — Волгоград движение было фактически остановлено на две недели.

В конце января — начале февраля в Камышинском районе Волгоградской области сложилась непростая погодная ситуация: устойчивый циклон с двадцатиградусным морозом и сильным ветром. Объем выпадавшего и переносимого ветром снега был просто гигантским. Но дорожники справлялись со стихией и обеспечивали проезд, пока не случилась ординарная для наших дорог ситуация, ставшая критической в тех условиях. Одна из фур не смогла преодолеть подъем. Следующий за ней грузовик пошел на обгон. В результате машины зацепились кабинами и заблокировали проезжую часть. Образовалась пробка, которая мешала чистить покрытие. За короткое время и дорога, и машины превратились в один большой сугроб. Для ликвидации критической ситуации потребовались героические усилия не только дорожников, но и всех специальных служб.

ВГ: То есть виноват пресловутый человеческий фактор?

И. А.: Во многом да. Склонность к неоправданному риску можно считать нашей национальной особенностью. Российские водители при любых условиях начинают обгонять впереди идущий транспорт, часто вопреки правилам. Но и сами правила дорожного движения нуждаются в существенной доработке. Пока у нас только дискутируется обязательность наличия цепей противоскольжения, шипованной и зимней резины. Если бы у водителя фуры, не справившегося с подъемом в Волгоградской области, оказались с собой цепи противоскольжения, чрезвычайной ситуации не было бы. Однако наши инициативы не встретили понимания ни в ГИБДД, ни у автомобилистов. Позиция автомобилистов, в общем, понятна: они не хотят лишних расходов. Но чем руководствуется в этом вопросе ГИБДД, неясно. Ведомство проявляет необъяснимое упорство, требуя научных исследований в этой области. Тогда как в странах с климатом, аналогичным нашему, эти требования к водителям давно регламентированы законодательством. И если у вас нет всего необходимого, то в случае аварии винить придется себя, а не дорожников, как принято у нас. Безопасность зимой — это современный ремонт дорог плюс аккуратная езда.

Приведу пример. В прошлом году делегация дорожников изучала опыт зимнего содержания дорог в странах Северной Европы — Австрии, Швейцарии и Финляндии. Стали свидетелями показательного случая. На одной из трасс недалеко от Инсбрука нас застала непогода — сильный снег, ветер, резкое ограничение видимости. Патрульная служба немедленно вызвала полицию, которая остановила движение. Все машины без исключения послушно встали на обочину



и спокойно ждали, когда проезд будет открыт. Приблизительно через час с помощью специальной техники дорога была расчищена. За это время вокруг автомобилей снега насыпало немало, и все водители, в том числе и женщины, достали из своих багажников цепи противоскольжения и быстро надели их на колеса. Из тех же багажников вынули мешочки с солью, подсыпали под колеса и спокойно выбрались из снежного плена.

В свою очередь, Росавтодор планирует приложить усилия к законодательному закреплению обязательности использования в зимний период зимних покрышек и цепей противоскольжения.

ВГ: Получается, что дорожники абсолютно не виноваты в зимних проблемах на дорогах?

И. А.: Безусловно, каждая критическая ситуация выявляет слабые места в нашей работе. На участке дороги в Волгоградской области, к примеру, имела место ошибка проектировщиков и строителей, которые не предусмотрели и не создали защитный земляной вал — самую эффективную защиту от заносов. Ошибку можно было бы исправить, установив самые простые снегозащитные сооружения — заборы. Однако в условиях многолетней нехватки денег этот вид работ в ранг приоритетных не попал. Таким же необязательным на протяжении многих лет считалось устройство противокамнепадных сеток и противолавинных заборов в горных районах, заградительных и направляющих устройств на пешеходных переходах, а также многие виды работ, делающих дороги безопасными и устойчивыми при различных природных катаклизмах.

Самое оптимальное решение этой проблемы — вовремя выполнять все работы по установленным нормативам, в соответствии с которыми ежегодно мы должны ремонтировать порядка 10–15% трасс. Но достичь этих объемов мы сможем не ранее 2014 года, когда будем получать стопроцентное финансирова-

ние, необходимое для выполнения всего комплекса нормативных работ, и приступим к ликвидации «недоремонта». По нашим расчетам, к концу 2017 года мы приведем в нормативное состояние 85% всех федеральных магистралей нашей страны и перестанем зависеть от так называемых «гнилых» зим.

Ситуация с финансированием улучшается уже сегодня. Это позволило Росавтодору перейти к заключению долгосрочных, на 5,5 года, контрактов по содержанию автодорог. В рамках такого контракта будут выполняться и те работы, которые сегодня входят в так называемые целевые программы (расчистка полосы отвода, замена дорожных знаков и барьерного ограждения, нанесение разметки).

ВГ: Технологии зимнего содержания, применяемые за рубежом, отличаются от того, что есть у нас?

И. А.: Принципиально новых решений в части зимнего содержания у наших западных коллег нет. Поэтому сегодня следует говорить о распространении уже освоенных технологий на всю федеральную сеть. Например, борьба с зимней скользкостью чистой солью и жидкими хлоридами в России известна и успешно работает, но только на 5,7% протяженности сети. На остальных 94% по-прежнему используется песко-соляная смесь. А ведь выгода от применения соли очевидна. Для зимнего содержания федеральных дорог ежегодно необходимо около 3 миллионов тонн песко-соляной смеси. Чистой соли — в 5–6 раз меньше. Затраты на закупку, перевозку, хранение в несколько раз ниже. Но держатся за привычную технологию. И не только дорожники — часто инспекторы ГИБДД требуют, чтобы дорога была посыпана песком, и в полной мере используют свое право применения наказаний.

ВГ: Какие подготовительные дорожные работы проводятся перед зимним периодом?

И. А.: Самым значительным шагом я считаю решение Росавтодора о заключении долгосрочных контрактов

на содержание дорог. Утвержден бюджет, в ряде управлений дорог уже прошли конкурсы, заключаются контракты. Эти меры позволили нам обеспечить преемственность в выполнении работ даже при смене подрядчика, а подрядным организациям заранее начать подготовительную работу к исполнению контракта. В предыдущие годы в связи с поздними сроками утверждения бюджета на очередной год нам не удавалось довести задание до исполнителя заранее, подрядчик не всегда успевал подготовиться к работе. Сейчас эта проблема решена. В целом подготовка к зиме прошла в соответствии с графиком. Противогололедные материалы заготовлены на 100%, подготовлены техника, люди, производственные базы.

ВГ: Какие федеральные дороги будете ремонтировать в 2013 году?

И. А.: В первую очередь ремонт затронет дороги Московского региона, так как здесь наиболее напряженное автомобильное движение. Из четверти федеральных дорог, работающих в режиме перегрузки, 80% приходится на Москву и Московскую область. Эти участки дорог разрушаются быстрее, чем положено.

Также в приоритете стоит трасса М10 Москва — Санкт-Петербург, входящая в состав международного транспортного коридора. По ней проходит большое количество автотранспорта из портов Северной столицы, из городов Финляндии, причем половину составляет грузовой транспорт. Для нас это большая проблема, так как разрушения от прохождения фур в десятки раз больше, чем от легковых автомобилей. Ремонтировать трассу М10 мы начали уже в 2011 году и к 2013 году должны закончить ее приведение в нормативное состояние.

Далее идет дорога М9 «Балтия», связывающая Россию и порты Латвии. По части ремонта этой автодороги именно 2013 год будет наиболее продуктивным, мы уже подготовили большое количество проектов, выдали задания, часть торгов уже проведена.

Если посмотреть на Дальний Восток, то к концу этого года приведем в нормативное состояние дорогу М60 «Усури» от Хабаровска до Владивостока — это 700 км. Трассу «Амур» от Читы до Хабаровска мы полностью ввели в 2010 году, ее протяженность 2165 км. Но дорога строилась почти 40 лет, поэтому на данный момент уже есть участки, требующие ремонта. Программа ремонта завершится в следующем году, далее будет осуществляться плановый ремонт.

Также будут выделены средства на трассу М7 «Волга». В начале 2000-х годов дорога до Нижнего Новгорода была реконструирована под четыре полосы движения, но с тех пор больших средств на ремонт не вкладывалось, поэтому наступил момент проведения планового ремонта. ■

В 2014 ГОДУ ФИНАНСИРОВАНИЕ СОДЕРЖАНИЯ АВТОДОРОГ ДОСТИГНЕТ 100%, И К КОНЦУ 2017 ГОДА РОСАВТОДОР ПРИВЕДЕТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ 85% ВСЕХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ СТРАНЫ

