





# ДОРОГИ КАК ТОЧКИ РОСТА



Финансирование дорожных работ по остаточному принципу осталось в прошлом. Создание в 2012 году регионального дорожного фонда гарантирует своевременное финансирование всего запланированного объема работ по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту дорог, развитию транспортной инфраструктуры в рамках муниципальных образований, благоустройству дворовых территорий многоквартирных домов. Достижение высокой эффективности инвестиционной политики - такую задачу поставил перед дорожной отраслью края временно исполняющий обязанности губернатора Владимир Владимиров. На многих дорожных объектах края сегодня кипит напряженная работа. Многие из них будут сданы в эксплуатацию до конца года. Дороги становятся более качественными и долговечными, а инвестиционный рейтинг Ставрополя растет.

та этим летом решено экспериментальным порядком проверить предлагаемые учеными полимерно-битумные вяжущие материалы, улучшающие характеристики битума. На одном из строящихся объектов участок дороги будет выполнен традиционным способом, другой - с использованием «полимеров», еще один - плюс к полимерам превращающая прослойка, которая накладывается, чтобы не допустить отражения на поверхности дорожного покрытия образовавшихся внизу мелких трещин. Выбрана оживленная трасса, чтобы в условиях максимальной нагрузки проверить в действии все три метода и выбрать оптимальный. Истина известна: без квалифицированного персонала невозможно работать эффективно. Поэтому кадровым вопросом миндор занимается плотно. Действует договор о сотрудничестве, подписанный с одним из вузов Ставрополя, о подготовке ИТР. Сегодня, по словам министра, больше «напряженки» с рабочими специальностями. С подачи министерства ГУПы взаимодействуют с военкоматами, которые выводят их на демобилизованных из армии бывших танкистов, водителей БМП. Таких легко научить управлять дорожно-строительными машинами. Дорожники, особенно в сезон, хорошо зарабатывают. Есть и перспективы кадрового роста. Это привлекает молодую смену.

## НАДЕЖНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Второй год финансирование дорожных работ осуществляется из регионального и муниципальных дорожных фондов. Источники их наполнения определены федеральными и краевыми законами, что гарантирует стабильное развитие отрасли и дорожной сети края. Первоначально определены источники формирования федерального и региональных фондов в соотношении 72% к 28% от собираемых акцизов на ГСМ. А с января этого года прописан аналогичный механизм и для муниципальных дорожных фондов, которым теперь гарантировано от общей суммы акцизов на субъект 10%. Плюс субсидии из регионального дорожного фонда. Такая законодательная база стимулировала местную власть оперативно оформить в собственность дороги внутри поселений, которые долгое время, по сути, не имели хозяина и, соответственно, не могли быть включены в планы по развитию дорожной сети и получить финансирование из казны.

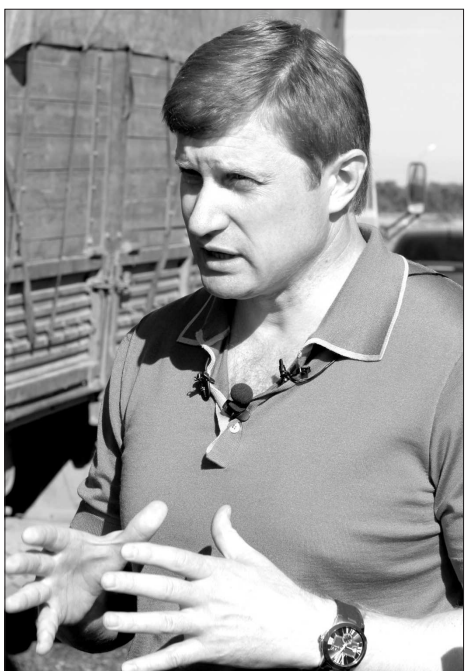
Ведь объем выделенных средств (10% от акцизов) поставлен в прямую зависимость от протяженности дорог, оформленных в собственность поселения. Чтобы эта работа по «легализации» транспортной сети была проведена как можно быстрее, целевым назначением муниципалитетам были выделены средства из краевого бюджета. И дело за спорилось. Еще не так давно на балансе муниципалитета Невинномысска состояло 12 км дорог, сегодня 240 км. В «лидеры» по протяженности дорог попал в свое время краевой центр: здесь было учтено аж... 2 км дорог. Сегодня на балансе - 437 км. Различаются от прежних и сводные статистические данные. В 2008 году за муниципалитетами числилось 2446 км, сегодня - 11956 км. В соответствии с новым показателем в этом году доля акцизов, пополняющих муниципальные дорожные фонды, составила 600,3 млн рублей - это не считая субсидий.

«Дорожный фонд помог вдохнуть вторую жизнь в транспортную инфраструктуру поселений», - отметил министр дорожного хозяйства и транспорта СК Игорь Васильев. - Конечно, решить все проблемы одним разом невозможно. Изношенность наших дорог объясняется хроническим недофинансированием. Казна органов местного самоуправления нередко экономила именно на дорожном строительстве, решая другие не менее важные задачи. Но сегодня неэффективная система осталась в прошлом. Существование дорожного фонда - гарантия того, что находящиеся в нем средства не будут истрачены на другие цели, только на дороги. И источники наполнения фонда стабильные и надежные. Растет объем продаж ГСМ - растет доля акцизов, которые будут истрачены на улучшение сети дорог регионального и местного значения. Продвижению «дорожных» проектов способствует ставшее более эффективным взаимодействие дорожного ведомства с местными администрациями. Раньше было много вопросов к качеству проектно-сметной документации и поданных на конкурс заявок на проведение дорожных работ. Сегодня эта проблема снята. Перемены к лучшему уже видны каждому. Радует, что не только на краевых объектах, но и в поселениях дорожники используют каждый погожий день, чтобы люди ездили по хорошим дорогам. В правительстве края есть ясное понимание, что дорожная отрасль является локомотивом экономики. Одно рабочее место на дороге обеспечивает еще 17 рабочих мест у смежников, то есть каждый вложенный рубль привлекает в экономику «прицепом» еще 17 рублей. В этом году наполнение дорожного фонда составило 7 млрд рублей, из которых плюс к 600 млн рублей от 10% акцизов от субъекта муниципалитеты получают 1,9 млрд рублей субсидий из краевого дорожного фонда. И это далеко не единственная составляющая мультипликативного эффекта для экономики от вложенных в дорожное строительство средств».

## НЕ ЗАБЫВАЯ О ГЛУБИНКЕ

Инвентаризация дорог и дорожных сооружений позволяет сегодня объективно судить о состоянии дел в дорожном хозяйстве и качественно планировать дальнейшие действия в отрасли. Последовательности проводимой инвестиционной политики способствует и принятое краевым правительством решение о разделении средств дорожного фонда на четыре части, из которых соответственно средства могут тратиться на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт дорог, на их содержание. Чтобы не было ущерба ни для одного из направлений дорожной деятельности.

«В Стратегию развития дорожного хозяйства края учитывается поставленная президентом страны задача в 2013 - 2022 годах увеличить объемы строительства дорог в два раза», - пояснил И. Васильев. - Это означает, что за это десятилетие на Ставрополье необходимо построить 780 км дорог. Сегодня на ряде направлений (например, Ставрополь - Красногвардейское - Батайск) мы делаем реконструкцию с заменой основания и расширением дороги. Дело в том, что далеко не на всем ее протяжении требуется столь основательное вмешательство - только на участках с плавущими грунтами. И в сочетании с капитально отремонтированными участками мы получим на этом направлении практически новую дорогу повышенной категорииности. Вниманию дорожников - на это нас нацеливает врио губернатора Владимир Владимиров - в первую очередь сосредоточено на улучшениях качественных показателей главных дорог региона, на которые приходится основная нагрузка, связанная с внутренними перевозками и транспортом. Надо учитывать, что транспортная доступность - важнейший для инвестора аргумент реализовать свои планы на территории Ставрополя. Другая важная установка врио губер-



• Министр дорожного хозяйства и транспорта СК Игорь Васильев.

натора - не забыть за масштабными делами о глубинке. Большие планы у правительства связаны со строительством внутрипоселковых дорог, обеспечение сельским населением круглогодичного доступа к дорогам с асфальтовым покрытием. Есть некоторые нюансы по условиям, при которых возможно строительство таких дорог, соединяющих с «большой землей». Протяженность их не может быть более 5 км, и вести они должны к поселениям с населением не менее 100 человек. Однако Госдума действующие жесткие требования готова смягчить. По оценке руководителя края, с чем я согласен, ориентироваться необходимо на экономическую логику: если есть в данной местности «точки роста», следовательно, и необходимость в дороге есть. Если людей в населенном пункте проживает немного, можно ограничиться полосой в 4 метра с разъездными карманами. Вполне достаточно для доставки продуктов, подвоза детей в школу, развития малого и среднего бизнеса».

## КУРС НА МОДЕРНИЗАЦИЮ

Выход на новый качественный уровень производства дорожных работ - над этим министерство дорожного хозяйства и транспорта работает кропотливо и настойчиво. Какие направления требуют особой заботы, чтобы обеспечить этот рынок к новому уровню? В правительстве края называют три основных - модернизация технического парка и технологических процессов, контроль качества выполнения работ, повышение кадрового потенциала.

Министерство дорожного хозяйства и транспорта позаботилось, чтобы обеспечить подведомственным ДРСУ достойный портфель заказов. Далее многое зависит от умения руководителей предприятий организовать работу. Ведь чем больше прибыли, тем больше средств можно потратить на обновление парка и модернизацию. Износ техники, по оценке миндора, достаточно большой. Еще обновлять и обновлять. Однако даже для стороннего наблюдателя ясно, что постепенно на вооружении дорожников появляется все больше и больше хороших и умных машин. Сегодня не только за рубежом производят достойного качества современные средства механизации. Наши предприятия в Ульяновске, Ярославле освоили производство дорожно-строительных машин, не уступающих зарубежным образцам. Например, на катках устанавливаются специальные датчики, сигнализирующие об уровне уплотнения укладываемого грунта. Каби-



ны оборудуются кондиционерами, чтобы не мучились механизаторы от летней жары. И такой функциональной техники становится все больше.

Есть и еще один ход, используемый дорожниками для усиления «боевой мощи» парка. Чуть ли не главной целью проведенной в системе дорожного ведомства реорганизации, объединившей под одной крышей ближайшие по территориальной принадлежности предприятия, было собрать необходимые для качественного строительства и ремонта дорог «технический кулак». В системе дорожного министерства края было 32 ГУПа, сегодня их 11. Часть ДРСУ стали филиалами с сохранением прав юридического лица. Скажем, под крышей Ипатовского ДРСУ теперь работают коллеги из Апанасенковского, Аргирского, Турменского, Петровского районов. Силами пяти предприятий здесь собраны механизированные специализированные отряды по укладке асфальта, содержанию дорог, капитальному ремонту и реконструкции. Так, объединив ресурсы, дорожники успешно справляются с поставленными перед ними масштабными задачами. По итогам сезона, на который приходится львиная доля дорожных работ, многие ДРСУ планируют сделать новые приобретения.

## МАКСИМУМ И МИНИМУМ

Гарантией качества должен быть эффективный контроль не только на финише, когда трудно что-то изменить, но и в ходе технологического процесса. Началу работ предшествует входной контроль качества строительных материалов. Необходимые заме-

ры осуществляются как самим подрядчиком, так и фирмой, выигравшей конкурс на осуществление контрольных мероприятий. Более того, министерство, если возникает сомнения, всегда готово отправить «кусочек» дорожного покрытия на дополнительную экспертизу.

Вопросов сегодня больше к качественным характеристикам дорог, построенных много лет назад. Сегодня их конструкция не выдерживает увеличивающейся транспортной нагрузки. Не было таких, как сегодня, грузовиков-тяжеловесов в советские времена. Как результат, на асфальте при высоких плюсовых температурах может образоваться «волна» или колея, после таяния снегов некоторые участки «оголяются». Поэтому, чтобы уменьшить ущерб, наносимый большим весом, в жару выше 32 градусов и после весеннего половодья, когда дорожное покрытие наиболее уязвимо, проезд большегрузной техники или ограничить ночное время, или пускается в объезд. Это мера-минимум. Мера-максимум - в перспективе провести реконструкцию старых дорог. Объекты для производства таких работ в министерстве выбирают по степени транспортной востребованности той или иной дорожной артерии.

Показатель качественно построенной дороги - увеличение межремонтного срока. Шанс его продлить обеспечивают работы по ее содержанию. Поэтому это также одна из важных расходных статей дорожного фонда. Использование инженерно-технических новинек - сегодня повседневная жизнь. В частности, при строительстве и реконструкции искусственных сооружений (мостов, путепроводов) и при возведении земляного полотна устраиваются подпорные стены из

коробчатых габрионных конструкций сроком службы не менее 75 лет, которые стабилизируют грунты, укрепляют откосы, способствуют предупреждению оползневых процессов. Для устройства слоев основания из песчаногравийных смесей используется метод под названием «ресайлинг». Мощная несущая плита создается за счет использования составленного дорожного покрытия с добавлением нового материала, цемента, битума или битумной эмульсии. Технология, значительно усиливающая несущую способность магистралей, оправдала себя на многих региональных дорогах края.

Немало новиков появилось в области обеспечения безопасности движения. Сегодня на многих участках региональных дорог установлены барьерные ограждения и опоры электроосвещения с оцинкованным покрытием, увеличивающим срок службы и позволяющим минимизировать затраты на их содержание (ежегодная покраска, как раньше, этим сооружениям не требуется). Повсеместно дорожные знаки заменяются на современные, с повышенным светоотражающим эффектом, а светофоры - на светодиодные, что помогает водителю лучше ориентироваться в темное время суток.

Есть у дорожного министерства план создания своей экспериментальной площадки для обкатки новых технологий, чтобы принимать инженерные решения наверняка, соотносясь в том числе даже с особенностями климатических условий Ставрополя. Важно знать, как реагируют те или иные индиги на нашу погоду. Сегодня особую ответственность вызывает невысокое качество поставляемого предприятиями ТЭК битума, без которого, как известно, не построить ни одной дороги. В качестве пилотного проек-

## ПУСКОВЫЕ ОБЪЕКТЫ

В этом году запланировано отремонтировать 264,5 км и построить 38,6 км дорог. Сегодня дорожные объекты разной значимости, можно сказать, разбросаны по всему краю. Десять из строящихся - пусковые. Скоро будет сдан в эксплуатацию Новоалександровский обход. Эта трасса в обход Новоалександровска уменьшает нагрузку на муниципальные дороги, улучшает экологическую ситуацию в городе, а самое главное - обеспечивает транзит в сторону Черного моря дорогой с высокими транспортно-эксплуатационными характеристиками. Собственно, трасса уже работает и по достоинству оценена водителями. Осталось мелочи, «косметика». И можно приступить к торжественной церемонии.

Заработал после реконструкции в конце июля семиклометровый участок дороги п. Новокавказский - х. Средний в Александровском районе. После проведенной реконструкции это уже не направление, как было раньше, а хорошего качества дорога, обустроенная в соответствии с современными стандартами качества. Дорога стала шире, для обеспечения водоотвода гравийным материалом укреплены обочины, установлены бордюры, барьерное ограждение, сигнальные столбики со светоотражающим эффектом. По последнему слову дорожно-строительной науки выполнены пешеходные переходы, автобусные остановки.

Готовится к сдаче вторая очередь первого пускового комплекса на трассе Пятигорск - Георгиевск в районе станции Лысогорской. На месте обычной «семипротропки» здесь откроется современная трасса, обеспечивающая движение в обе стороны по двум полосам.

Стратегически важным представляется строительство участка дороги Ставрополь - Александровское - Минеральные Воды, дублера федеральной автодороги М-29 «Кавказ». Долгое время на этом двухкилометровом участке постоянно случались оползни. «Косметическими» мерами уже было не справиться. Поэтому подготовке проектно-сметной документации предшествовали серьезные инженерно-геологические изыскания. Важно было определить, где лучше проложить дорогу, как укрепить основание, чтобы не «сползла». Реконструкция здесь начата еще в прошлом году.

В числе пусковых реконструкция участка автомобильной дороги Курская - Новотаврицкий - примыкание к дороге Зеленокумск - Соломенское - Степное. Эта дорожная артерия важна для сообщения между Курским и Степновским районами, главным образом для перевозки сельхозпродукции. Стоит задача повысить несущую способность дороги, провести реконструкцию водопропускных труб, устройства земляного полотна и новой усиленной дорожной одежды.

Еще один участок, так или иначе связанный с главной транспортной артерией Ставрополь ФАД «Кавказ», - дорога Ставрополь - Тоннельный - Барсуковская. Необходимость реконструкции возникла из-за близости карьера по добыче строительных материалов на территории Кочубеевского района - пункта назначения большегрузных автомобилей, испортивших дорожное покрытие. Будет усилена несущая способность покрытия, дорога станет устойчивее к транспортным нагрузкам.

Всегда загружен транзитным транспортом участок автодороги Георгиевск - Новопавловск, связывающий Ставрополье с республиками Северного Кавказа. Большой объем работ на дорожной развязке у станции Подгорной, в ходе которой построены два тоннеля под железной дорогой, уже выполнен. Идет реконструкция четырехкилометрового подвеза к Новопавловску. Ведется расширение проезжей части, устройство основания из песчано-гравийной смеси и нового современного асфальтобетонного покрытия. Строительство автодороги п. Штурм - Дружба обусловлено необходимостью обеспечения транспортной доступности поселений Красногвардейского и Новоалександровского районов, а также возможного транзитного направления в Краснодарский край. Существующая дорога в грунтовом исполнении использовалась только в сухой период года. Теперь поставлена задача сделать ее круглогодичной.

Еще два пусковых объекта находятся на трассе «Дон» - маршруте, соединяющем Ставрополье с Ростовской областью (в границах края). За четыре последних года здесь выполнен большой объем ремонтных работ и в результате фактически на всем протяжении дорога приведена в нормативное состояние. Но осталось близ села Красногвардейского два проблемных участка, где нельзя ограничиться ремонтом, поскольку те проходят по так называемым плавущим грунтам. Здесь идет реконструкция с полной разборкой старого дорожного покрытия и его полной заменой. После сдачи этих объектов дорога в Ростовскую область через село Красногвардейское будет полностью соответствовать современным нормативным требованиям. Дорожное нововещение - двойной праздник. Потому что событие касается не одной семьи, а очень большого числа людей. Дороги в итоге становятся магнитами для инвестиций. Есть дорога - есть перспективы.

ЛЮДИЛА КОВАЛЕВСКАЯ.









