

ИННОВАЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

# ДОРОГИ

ТЕМА НОМЕРА: НАЦПРОЕКТ «БКАД»

РАБОТАЕМ ПО ВСЕЙ  
РОССИИ И СТРАНАМ СНГ

WWW.PIK.COM

**ПИК**  
ПРЕДПРИЯТИЕ  
С 1991 ГОДА

ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ  
ПРОИЗВОДСТВО  
МОНТАЖ

✉ [com@pik.com](mailto:com@pik.com)

☎ 8-800-707-58-24  
(по РФ звонок бесплатный)

## НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

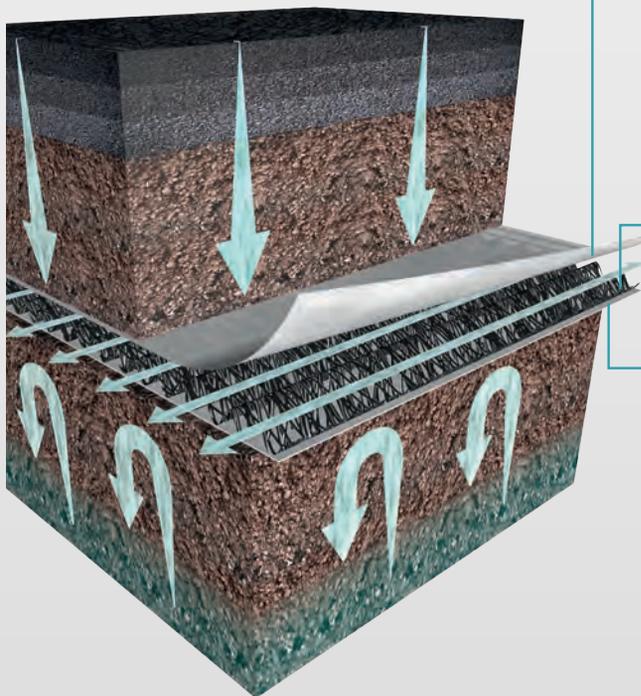
- Модульные надземные пешеходные переходы
- Тросовые, барьерные и пешеходные ограждения
- Барьерные ограждения с отделяемой балкой
- Ограждения дорожные фронтальные
- Защитные ограждения для животных
- Опоры для монтажа ТСОДД и АСУДД
- Шумозащитные экраны
- Опоры освещения

▶ ГОРЯЧЕЕ ЦИНКОВАНИЕ МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ ▶

# MACCAFERRI

## MacDrain® ARCTIC BLANKET

**ДРЕНАЖНЫЙ КОМПОЗИТ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ КАПИЛЛЯРНОГО ПОДНЯТИЯ И МОРОЗНОГО ПУЧЕНИЯ**



### Нетканый геотекстиль

Соответствует высочайшим стандартам по сопротивлению нагрузкам и фазам сжимания в вышележащих структурах. Верхний слой служит фильтром, позволяя воде из верхних слоёв проникать в дренажную сердцевину, усиливая водоотведение по слою геосинтетики, стабилизируя основание.

### Геомат W-формы

Обеспечивает эффективный дренаж, с высоким сопротивлением сжимающим нагрузкам и превосходной водопропускной способностью, уменьшает ползучесть при сжатии.

### Нетканый геотекстиль с гидрофобизирующими добавками

Предотвращает капиллярное поднятие в грунтах, при этом позволяет воде проникать в обратном направлении

- **ЭКОНОМИЯ.** Уменьшение толщины слоя на величину до 80%
- **БЫСТРАЯ УСТАНОВКА** без применения специального оборудования и дополнительных операций
- **ПОВЕДЕНИЕ.** Нет необходимости в периодическом обслуживании
- **СНИЖЕНИЕ СТОИМОСТИ** по сравнению с технологией устройства слоя несвязного грунта



### Тест на морозное пучение

MacDrain® Arctic Blanket, размещённый в слое грунта обеспечил в 30 раз меньшую величину деформации грунта в дорожной одежде.

maccaferri.ru

# ПОД ФЛАГОМ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

Работу над этим номером — первым выпуском 2021 года — мы завершали уже в самые последние дни февраля.

По сложившейся в нашей редакции многолетней традиции, открывается год спецвыпуском, посвященным применению геосинтетических материалов в дорожном строительстве. Однако теперь мы решили расширить круг освещаемых в номере вопросов и дополнили его разделом по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который выделили в отдельный выпуск. Таким образом получился «журнал-перевертыш» — формат, уже по достоинству оцененный нашими читателями.

Объединяет обе половинки номера арктическая тема. Мы попытались донести до наших читателей, что освоение Арктики — это стратегия будущего, и тот, кто, не побоявшись трудностей, начнет движение в северном направлении уже сейчас, окажется в авангарде процесса развития территорий Крайнего Севера. С учетом государственных планов по освоению Заполярья можно не сомневаться, что нарождающийся там рынок окажется емким и щедрым.

В спецвыпуске «БКАД» мы предоставили слово северным региональным заказчикам. Руководители территориальных дорожных ведомств рассказывают о том, какие работы выполнялись в их регионах в рамках реализации национального проекта, как, благодаря средствам, направляемым из госбюджета на эти цели, меняется состояние региональной дорожной сети.

В спецвыпуске «Геосинтетические материалы для дорожного строительства» мы постарались показать, насколько важно применение этих материалов в районах распространения вечной мерзлоты.

На пороге — весна, а значит, не за горами начало строительного сезона. И хотя в Арктике строительный сезон начнется значительно позже, но весну не отменить!

Среди сугробов и крепких морозов будут отмечать жительницы Заполярья первый весенний праздник — Международный женский день. Конечно же, готовятся к празднованию 8 Марта и в других регионах страны.

Мы от всей души поздравляем всех российских женщин с этим замечательным Днем и желаем им счастья и здоровья. Пусть они всегда радуют своих мужчин неувядаемой красотой и хорошим настроением!

*С наилучшими пожеланиями,*

*главный редактор журнала Регина Фомина и весь творческий коллектив*



Организатор конференции

INTERNATIONAL  
ASSOCIATION OF  
FOUNDATION  
CONTRACTORS

МЕЖДУНАРОДНАЯ  
АССОЦИАЦИЯ  
ФУНДАМЕНТОСТРОИТЕЛЕЙ

21  
АПРЕЛЯ 2021

МЕЖДУНАРОДНАЯ  
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ  
КОНФЕРЕНЦИЯ

## « СТРОИТЕЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ТЕХНИКА И МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ГОРНОДОБЫВАЮЩЕЙ ОТРАСЛИ »

### МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»,  
В РАМКАХ 25-Й МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ  
ДЛЯ ДОБЫЧИ, ОБОГАЩЕНИЯ И ТРАНСПОРТИРОВКИ ПОЛЕЗНЫХ  
ИСКОПАЕМЫХ «MININGWORLD RUSSIA»

Генеральный спонсор



Официальная поддержка



a Hyve event

Генеральные информационные партнеры



Издание зарегистрировано  
Федеральной службой по надзору  
в сфере связи,  
информационных технологий  
и массовых коммуникаций.  
Свидетельство о регистрации  
средства массовой информации  
ПИ №ФС 77-41274  
Издается с 2010 г.

Журнал включен в РИНЦ  
и размещается на портале  
elibrary.ru

Учредитель  
Регина Фомина

Издатель  
ООО «ТехИнформ»

## РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор  
Регина Фомина  
info@techinform-press.ru

Выпускающий редактор  
Сергей Зубарев  
redactor@techinform-press.ru

Редактор, арт-директор  
Лидия Шундалова  
art@techinform-press.ru

Ответственный секретарь  
Ирина Вишневецкая

Корректор  
Инна Спиридонова

Руководитель  
отдела продвижения  
и выставочной деятельности  
Полина Богданова  
post@techinform-press.ru

Московское представительство  
Тел. +7 (931) 256-95-56

Адрес редакции:  
192283, ул. Будапештская, д.97,  
к.2, лит. А, пом. 9Н  
Тел.: (812) 905-94-36,  
+7-931-256-95-77,  
+7-921-973-76-44  
office@techinform-press.ru  
www.techinform-press.ru

За содержание рекламных  
материалов редакция  
ответственности не несет.

Сертификаты и лицензии  
на рекламируемую продукцию  
и услуги обеспечиваются  
рекламодателем.  
Любое использование  
опубликованных материалов  
допускается только  
с разрешения редакции.

Подписку на журнал  
можно оформить  
по телефону  
**+7 (931) 256-95-77**  
и на сайте  
**www.techinformpress.ru**



«ДОРОГИ. Инновации в строительстве»  
№91 февраль/2021

Главный информационный партнер  
Саморегулируемой организации  
некоммерческого партнерства  
межрегионального объединения  
дорожников  
«Союздорстрой»

## В НОМЕРЕ:

### 4 НОВОСТИ ОТРАСЛИ

#### УПРАВЛЕНИЕ, ЭКОНОМИКА

- 6 Развитие дорожной сети:  
взгляд из Общественной  
палаты



- 9 БКАД: курс на опережение



- 12 Дороги будущего:  
цифровые технологии  
в основе модернизации  
отрасли



### РАЗВИТИЕ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ

- 14 Л. А. Хвоинский.  
О возможностях  
транспортного строительства  
в Арктике



- 17 Т. И. Мордасова.  
Устойчивое  
развитие Арктики –  
задача государственной  
важности



М.Я. БЛИНКИН,  
ординарный профессор НИУ «Высшая школа экономики», к.т.н., директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики», председатель Общественного Совета Минтранса России

Г.В. ВЕЛИЧКО,  
к.т.н., академик Международной академии транспорта, главный конструктор компании «Кредо-Диалог»

И.В. ДЕМЬЯНУШКО,  
д.т.н., профессор, заведующая кафедрой «Строительная механика» МАДИ (ГТУ), Заслуженный деятель науки и техники РФ

С.И.ДУБИНА,  
к.т.н., доцент, руководитель внедрения инновационных разработок в дорожное хозяйство АО «Энерготекс», главный специалист проектного института «ГИПРОСТРОЙМОСТ», член комитета по транспорту и строительству Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации, член Международного общества механики грунтов и геотехнического строительства

А.А.ЖУРБИН,  
Заслуженный строитель РФ, генеральный директор АО «Институт «Стройпроект»

И.Е. КОЛЮШЕВ,  
Заслуженный строитель РФ, технический директор АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург»

С.В. МОЗАЛЕВ,  
исполнительный директор Ассоциации мостостроителей (Фонд «АМОСТ»)

Ю.В. НОВАК,  
заместитель генерального директора АО ЦНИИТС по научной работе, к.т.н., Почетный транспортный строитель РФ, доцент, член ТК 465, НОПРИЗ

А.М. ОСТРОУМОВ,  
Заслуженный строитель РФ, Почетный дорожник РФ, академик Международной академии транспорта

М.А. ПОКАТАЕВ,  
первый заместитель директора АО «Главная дорога»

В.Н. СМИРНОВ,  
д.т.н., профессор кафедры «Мосты» ФГБОУ ВО ПГУПС Императора Александра I

С.Ю. ТЕН,  
депутат Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации

В.В. УШАКОВ  
д.т.н., профессор, проректор по научной работе МАДИ (ГТУ), заведующий кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ, Заслуженный работник высшей школы РФ

Л.А. ХВОИНСКИЙ,  
к.т.н., генеральный директор СРО НП МОД «СОЮЗДОРОСТРОЙ»

Установочный тираж 15 тыс. экз.  
Цена свободная.

Подписано в печать: 26.02.2021  
Заказ №  
Отпечатано в типографии «Премиум Пресс», г. Санкт-Петербург,  
ул. Оптиков, д. 4  
[www.premium-press.ru](http://www.premium-press.ru)

## СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ

- 20 Сергей Роднев  
об архангельских  
горизонтах БКАД



- 24 ПИК для БКАД:  
инновационные модульные  
переходы

- 26 Артем Гришин:  
«Дорожный план  
перевыполнен»



- 29 Мурманский международный  
проект: приграничная  
модернизация

- 30 Дороги Кольского  
полуострова через призму  
БКАД (интервью  
с В. В. Алиевым)

- 33 Ямало-ненецкие вехи  
реализации нацпроекта



- 34 Дороги Югры – сибирский  
«мост» развития экономики  
(интервью с К. С. Гребешком)



# МОСТЫ РОССИИ: ДВИЖЕНИЕ К НОРМАТИВУ

9-10 МАРТА 2021 ГОДА В МОСКВЕ В ОТЕЛЕ AZIMUT HOTEL OLYMPIC СОСТОИТСЯ ВТОРОЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА  
«ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РОССИИ: МОСТЫ И ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ».

Актуальной проблемой дорожной отрасли является состояние мостов и путепроводов в российских регионах. Как правило, такие сооружения являются жизненно важной частью не только местной, но и межрегиональной транспортной инфраструктуры. Последствия их разрушений или просто ограничение движения вызывают существенные потери для экономики и значительные неудобства для населения.

Сегодня на автодорожной сети России расположено более 71 тыс. мостов и путепроводов, на региональных дорогах — 64 тыс. таких объектов.

Около 7% мостов находятся в аварийном и предаварийном состоянии. Снижается прочность мостовых конструкций, растет число их обрушений и аварий.

Еще одной важной проблемой являются одноуровневые пересечения автомобильных и железных дорог — это не только причина постоянных дорожных заторов, но и источник повышенной опасности для всех участников движения. С ростом интенсивности работы железнодорожного транспорта актуальность задачи по устранению этой проблемы только увеличивается.

В соответствии с поручением Президента России, данным на Госсовете по дорожному хозяйству в июне 2019 года, в нацпроект «БКАД» до 2030 включены мероприятия по восстановлению аварийных и предаварийных мостовых сооружений на региональных и местных дорогах, а также строительству путепроводов. Масштабные работы пройдут в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть».

На сегодняшний день количество заявленных регионами искусственных сооружений составляет 5,7 тыс. единиц. Общая протяженность аварийных и предаварийных мостов, путепроводов и эстакад возросла до 290 тыс. пог. м. Исходя из этого, предварительная оценка федеральной поддержки для приведения этих объектов в нормативное состояние к 2030 году составляет 527,3 млрд рублей.

До 2024 года регионам направят 200 млрд в целях приведения в норматив 100 тыс. пог. м мостов и еще 87,8 млрд — для строительства 121 путепровода.

Первые шаги по улучшению состояния искусственных сооружений на региональных дорогах уже сделаны — в 2020 году части субъектов РФ выделены федеральные средства на проведение работ в рамках нацпроекта. При этом внимание уделяется как крупным мостовым сооружениям, так и небольшим, но очень значимым для населения объектам.

Актуальными остаются и другие задачи дорожно-мостового комплекса: обеспечение диагностики, внедрение инновационных технологий проектирования и мониторинга, стандартизация и нормативно-техническое обеспечение строительства и эксплуатации объектов.

Пути решения этих задач, устранения наиболее острых проблем эксперты обсудят в рамках деловой программы форума и выставки «Дорожное строительство в России: мосты и искусственные сооружения». Мероприятие проводится при поддержке и участии Министерства транспорта РФ, Росавтодора, ассоциаций «Росасфальт» и «РАДОР». Форум станет местом встречи представителей федеральных и региональных органов власти, проектных, строительных и подрядных организаций, экспертов в области мостостроения.

Зона выставки и деловых контактов позволит компаниям представить свою продукцию и рассказать об опыте внедрения современных технологий, техники и материалов.

Итогом мероприятия станет проект резолюции, включающий перечень актуальных вопросов и предложений по организационно-техническому обеспечению реализации программы по реконструкции и строительству мостов и путепроводов, а также рекомендаций по совершенствованию нормативной базы.

Подробности на сайте: [www.innodor.ru](http://www.innodor.ru)

## БЛАГОДАря БКАД В ГОРОДА ПОСТУПАЕТ НОВЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

**А**ктуальные проблемы сферы общественно-го транспорта обсуждались на круглом столе Общероссийского народного фронта, который прошел в Москве в формате видеоконференции. В мероприятии приняли участие первый заместитель министра транспорта Андрей Костюк и генеральный директор АО «ГТЛК» Евгений Дитрих.

По словам модератора совещания, сопредседателя Центрального штаба ОНФ Сергея Когогина, на сегодняшний день порядка 70% подвижного состава общественного транспорта в регионах находится в изношенном состоянии. Первые серьезные шаги по исправлению ситуации уже сделаны.

С 2020 года, благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», началась реализация мероприятий по обновлению парка в городских агломерациях. Она осуществляется с применением механизма льготного лизинга на основании конкурсного отбора субъектов РФ для предоставления пере-

возчикам права приобретения транспортных средств с 60% скидкой.

В 2020 году в 14 агломераций, прошедших конкурсный отбор, было поставлено 547 автобусов, 64 троллейбуса и 43 трамвая. Объем средств, выделенных на эти цели из федерального бюджета, составил 5,8 млрд рублей.

«С 2021 года мы осознанно приняли решение, что мероприятия по обновлению подвижного состава будут реализовываться в рамках отдельного федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» в составе нацпроекта, — рассказал Андрей Костюк. — На эти цели пока предусмотрено 3,5 млрд рублей. В соответствии с установленным порядком отобраны 13 городских агломераций, в которые будет поставлено 412 транспортных средств — 305 автобусов и 107 троллейбусов».

Перед Минтрансом стоит задача обновить общественный транспорт в 30 агломерациях до 2024 года и в 105 — до 2030 года.

## ГК «ТЕХПОЛИМЕР» И «ВТМ ДОРПРОЕКТ»: ОБЪЕДИНЕНИЕ КОМПЕТЕНЦИЙ

**К**омпании «ТехПолимер» и «ВТМ дорпроект» подписали соглашение о сотрудничестве с целью повышения уровня профессиональных компетенций в области проектирования дорожно-транспортной инфраструктуры.

Соглашение позволит партнерам объединить научно-методические наработки, оперативно оказывать друг другу информационно-технологическую помощь, консультационную и техническую поддержку при реализации проектов дорожно-транспортной инфраструктуры.

Подписание документа стало результатом проведения обучающей программы «Инновационные решения с применением геосинтетических материалов в дорожном строительстве», которую компания «ТехПолимер» организовала для специалистов «ВТМ дорпроект» и ряда других проектных организаций в августе 2020 года в рамках посещения своих производственных площадок в Рязани и Узловой.

Справочно: ГК «ТехПолимер» производит геосинтетические материалы широкой номенклатуры и разрабатывает технические решения с их применением, в том числе, для дорожного строительства; «ВТМ дорпроект» выполняет комплексные проектно-изыскательские работы на объектах дорожно-транспортной инфраструктуры.



# РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ: ВЗГЛЯД ИЗ ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЫ

**К ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ СТРАНЫ АКТИВНО ПОДКЛЮЧИЛАСЬ ОБЩЕСТВЕННАЯ ПАЛАТА РФ. ТАК, 11 ФЕВРАЛЯ БЫЛО ПРОВЕДЕНО ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПО НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ И НАРОДОСБЕРЕЖЕНИЮ. ТЕМОЙ ОБСУЖДЕНИЯ СТАЛИ КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПЕРИОД ДО 2024 ГОДА И НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ».**



**П**редседатель координационного совета, заместитель секретаря ОП РФ Александр Галушка в начале заседания напомнил, что в Послании Федеральному Собранию 2020 года высшим национальным приоритетом Владимир Путин назвал народосбережение. По поручению Президента общественная палата обеспечивает поддержку гражданских инициатив, направленных на повышение качества жизни россиян, в том числе в области инфраструктуры.

Александр Галушка уточнил, что при оценке результатов всех нацпроектов учитывается несколько показате-

лей индекса народосбережения. В разделе «Качество жизни» отдельным блоком является транспортная инфраструктура. Среди 10 показателей, касающихся этого аспекта, — доля автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, транспортный коэффициент Энгеля, увязывающий протяженность дорог с площадью региона и численностью его жителей, пассажирооборот по маршрутам регулярных перевозок, а также социологический уровень удовлетворенности населения.

## С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ

Сначала на заседании была представлена попытка беспристрастно оценить результаты работы по развитию транспортной инфраструктуры, прежде всего, строгим языком цифр. Аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов отметил, что за два года реализации Комплексного плана достигнуты определенные успехи. Так, введен в эксплуатацию ряд общественно значимых объектов. В их числе — транспортно-логистический центр «Белый Раст» в Московском регионе, 156,6 км автодорог к морским портам и 1078,7 км — на магистральных направлениях, а также три взлетно-посадочные полосы (в Норильске, Хабаровске и Саратове).

Вместе с тем Валерий Богомолов назвал и факторы, негативно влияющие на эффективность реализации Комплексного плана. Во-первых, не создана в полном объеме нормативно-методическая база, необходимая для синхронизации его мероприятий с региональными проектами. Во-вторых, не достигнут ряд целевых показателей, установленных на 2020 год, включая более 20 «контрольных точек». В-третьих, на низком уровне осуществлялось бюджетное финансирование работ по развитию транспортной инфраструктуры.

При этом национальный проект «БКАД», охвативший 83 субъекта РФ и 104 городские агломерации, демон-

**ПРИ ОЦЕНКЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ВСЕХ НАЦПРОЕКТОВ УЧИТЫВАЕТСЯ НЕСКОЛЬКО ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИНДЕКСА НАРОДОСБЕРЕЖЕНИЯ. В РАЗДЕЛЕ «КАЧЕСТВО ЖИЗНИ» ОТДЕЛЬНЫМ БЛОКОМ ЯВЛЯЕТСЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА.**

стрирует успехи увереннее. Аудитор Счетной палаты уточнил, что в 2020 году показатели нацпроекта в целом достигнуты. Вместе с тем, однако, в 33 регионах не решена задача по сокращению числа погибших на дорогах, в отдельных регионах наблюдается рост количества мест концентрации ДТП по отношению к 2017 году, а также не выполнен ряд мероприятий региональных проектов.

Валерий Богомолов также уделил внимание спорным вопросам переформатирования нацпроекта до 2030 года. На его взгляд, негативными моментами является то, что в новом паспорте БКАД не предусмотрены мероприятия по снижению количества мест концентрации ДТП и количества дорог, работающих в режиме перегрузки, а также мероприятия информационного моделирования. Рекомендации Счетной палаты РФ по корректировке нацпроекта были направлены в Минтранс России, и часть из них уже реализована.

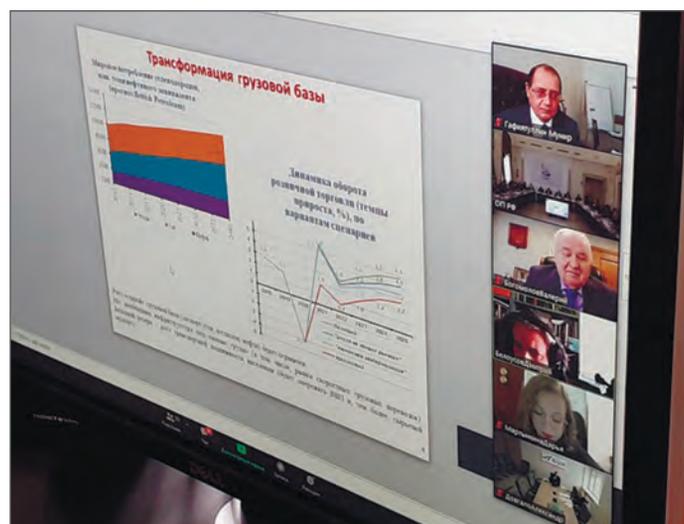
## С ПОЗИЦИИ НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

Повышение качества и долговечности дорожных покрытий — один из главных залогов успеха в реализации БКАД и КПМИ. Этой теме посвятил свое выступление проректор по научной работе МАДИ, заведующий кафедрой строительства и эксплуатации дорог Виктор Ушаков (он же президент Ассоциации бетонных дорог).

Известный отраслевой ученый уточнил, что на федеральной дорожной сети (57,3 тыс. км) нормативным требованиям отвечает 87,4% ее протяженности, однако на региональной (508,2 тыс. км) — лишь 44,2%, на местной (976,7 тыс. км) — 52%. Причину этого следует искать не только в многолетнем недофинансировании отрасли, но и в низкой прочности и недостаточной несущей способности наших дорог.

«Главгосэкспертиза России не пропускает многие инновационные технологии, новые материалы, конструкции, потому что в сметных нормативах их нет, — комментировал эксперт. — На наш взгляд, одной из перспективных технологий является применение цементобетонных конструктивных слоев дорожных одежд, как во многих зарубежных странах. Сегодня у нас строится менее одного процента таких дорог, хотя есть примеры, когда они служат более 30–40 лет».

По словам Виктора Ушакова, цементобетонное покрытие не только увеличивает срок службы и несущую способность автодорог, но и обеспечивает более высокую безопасность движения, в том числе в ночное время. Исходя из этого, Минтрансу следовало бы предусмотреть в проекте Транспортной стратегии России до 2035 года строительство таких дорог.



**ЧТО КАСАЕТСЯ НАЦПРОЕКТА «БКАД», ТО РОССИЯНЕ ВЫСОКО ОЦЕНИВАЮТ ПРОВЕДЕНИЕ КАЧЕСТВЕННЫХ РЕМОНТНЫХ РАБОТ, УСТАНОВКУ БАРЬЕРНЫХ ОГРАЖДЕНИЙ И ДРУГОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ, СНИЖЕНИЕ СТАТИСТИКИ АВАРИЙНОСТИ.**

В полемику с Виктором Ушаковым вступил заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко. По его словам, Росавтодор и Минтранс России никогда не были противниками применения цементобетона, однако остаются вопросы к соблюдению технологии и организации производства подобных работ.

Заместитель секретаря ОП РФ Владислав Гриб, со своей стороны, подчеркнул, что большинство наших граждан в повседневной жизни сталкивается с некачественными дорогами, ответственность за строительство которых практически никто не несет. Исходя из новых ориентиров, необходимо усилить общественный контроль в реализации дорожной программы обсуждаемых нацпроектов.

## С КОМПЛЕКСНЫМ ПОДХОДОМ

В целом проблемы развития транспортной инфраструктуры рассматривались на заседании разносторонне, не только по дорожному строительству. В частности, заместитель полномочного представителя Президента РФ в Центральном федеральном округе Артур Ниязметов, анализируя проблемы КПМИ, рассказал о том, как в ЦФО реализуется единый план привлечения инвести-

ций. Главный вывод эксперта — большинству новых проектов нужна новая инфраструктура, средств на которую всегда не хватает. Но есть механизмы, которые помогают увязать частные инвестиции с тем, что может дать государство (например, финансирование за счет будущих налогов, что в настоящее время не развивается из-за искусственных ограничений). Решением, считает Артур Ниязметов, могут стать инвестиционные бюджетные кредиты и инфраструктурные налоговые вычеты, целевые проектные эмиссии и вечные облигации государства под КПМИ, согласование планов госкомпаний с национальными целями.

Руководитель дирекции АНО при Правительстве РФ «Национальные приоритеты» Надежда Лобачева поделилась результатами опроса населения. Приоритеты для граждан — логистическая доступность, новые дороги и транспортные узлы, доступность региональных перевозок, их безопасность и комфорт, а также экономический эффект, в том числе создание рабочих мест. Что касается нацпроекта «БКАД», то россияне высоко оценивают проведение качественных ремонтных работ, установку барьерных ограждений и другой инфраструктуры, обеспечивающей безопасность движения, снижение статистики аварийности, смертности и травматизма и повышение культуры вождения в целом.

Эксперт Общественной палаты РФ Валерий Бодренков условиями развития транспортной системы в целом назвал опережающее создание инфраструктуры, долгосрочное планирование, контракты жизненного цикла и

ценообразование с учетом его полной стоимости, привлечение частных инвестиций, внедрение новых доступных технологий, эффективные механизмы финансирования. Спикер при этом отметил, что государству необходимо организационно и законодательно сформировать прозрачные механизмы для привлечения частного бизнеса в качестве инвестора инфраструктурных проектов, а также и населения, приобретающего государственные облигации.

Активное участие в обсуждении принял заместитель секретаря Совета безопасности РФ Сергей Вахруков. Он отметил особую важность работы, направленной на совершенствование подходов при реализации нацпроектов и политики народосбережения.

«Совет безопасности готов рассмотреть совместно основные национальные интересы, стратегические приоритеты, цели, по которым будет развиваться страна, а в дальнейшем — обеспечение всех этих целей в отраслевых и региональных документах стратегического планирования и реализацию их на местном уровне», — подчеркнул Сергей Вахруков.

Подводя итоги, заместитель секретаря ОП РФ Александр Галушка отметил, что большинство экспертов, участвовавших в заседании, рассматривало инфраструктуру и как драйвер экономического развития страны, и как слагаемое, без которого это развитие невозможно обеспечить. ■

*По материалам [www.oprf.ru](http://www.oprf.ru)*





**«БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» В 2020 ГОДУ СТАЛИ ОДНИМ ИЗ УСПЕШНЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ, РЕАЛИЗАЦИИ КОТОРОГО НЕ ПОМЕШАЛА СЛОЖНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ. ПО СЛОВАМ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА МАРАТА ХУСНУЛЛИНА, КУРИРУЮЩЕГО БКАД, В ЦЕЛОМ ДОРОЖНИКИ ДАЖЕ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ПЛАНЫ. ДАЛЬНЕЙШИЙ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ОРИЕНТИР — ПЕРЕФОРМАТИРОВАНИЕ НАПРОЕКТА В ГОРИЗОНТЕ ДО 2030 ГОДА.**

## НА «ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛЕ»: ПЕРВЫЕ ИТОГИ И НАГРАДЫ

Напомним, паспорт проекта был утвержден 24 декабря 2018 года. Двухлетний опыт реализации БКАД подтвердил правильность выбранного пути. В частности, после того, как минувшим летом Президент России заявил о необходимости переформатировать нацпроекты в целом с продлением их действия до 2030 года, по «Безопасным и качественным автомобильным дорогам» последовало решение о расширении их компетенций с соответствующим увеличением масштабов работ.

Впервые предварительные итоги по реализации БКАД в 2020 году были озвучены еще на «Транспортной неделе» в ноябре. Заместитель министра транспорта РФ — руководитель Федерального дорожного агентства Андрей Костюк сообщил: «В целом текущие результаты говорят о том, что основные показатели дорожного нацпроекта по стране будут выполнены».

Главными особенностями организации БКАД глава Росавтодора при этом назвал открытость и прозрачность

проводимых дорожных мероприятий, а также взаимодействие с населением. Массовыми каналами коммуникации с гражданами стали официальный Интернет-ресурс проекта, сайт «Дорожная инспекция ОНФ / Карта убитых дорог», мобильное приложение «Госуслуги.Дороги», сообщества нацпроекта в социальных сетях). В 2020 году от жителей регионов поступило более 9 тыс. обращений, на 95% из них даны ответы.

По словам Андрея Костюка, оценка эффективности деятельности регионов кураторами БКАД производилась по нескольким критериям: «Организация работы проектной команды, качество работ, использование лучших технологий, ситуация с безопасностью дорожного движения и выполнение мероприятий для ее улучшения, контрактация, коммуникация с общественностью».

Лидеров дорожного нацпроекта по итогам 2020 года на совещании с главами субъектов РФ в рамках «Транспортной недели» наградил заместитель Председателя Правительства Марат Хуснуллин. Количество отмеченных за трудовые победы регионов было решено увеличить по сравнению с 2019 годом вдвое — до двенадцати. Памятные дипломы и символические асфальтоукладчики

## СПРАВКА



### ЦЕЛИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА РФ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» НА 2024 ГОД:

- 1** Увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50% (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 года). Также утверждение органами государственной власти субъектов Российской Федерации таких нормативов, исходя из установленных на федеральном уровне требований безопасности автомобильных дорог.
- 2** Снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10% по сравнению с 2017 годом.
- 3** Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом.
- 4** Снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом — до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году — стремление к нулевому уровню смертности).

получили проектные команды Пензенской, Самарской, Белгородской, Московской, Новгородской и Свердловской областей, Краснодарского и Ставропольского краев, Республик Татарстан и Адыгея, Чеченской и Удмуртской Республик.

Дополнительно дипломы были вручены за наилучшие показатели по исполнительской дисциплине (Калужская область), по контрактации объектов (Оренбургская область), по применению новых и наилучших технологий (Саратовская область). Кроме того, за самую активную работу с общественностью в рамках реализации нацпроекта отмечена Нижегородская область, а за лучшую реализацию патриотического проекта «Улица Победы» — Краснодарский край.

## ОТЧЕТ ПЕРЕД ПРАВИТЕЛЬСТВОМ

Подведение итогов дорожного сезона стало ключевым вопросом на заседании штаба Правительственной комиссии по региональному развитию в РФ, состоявшегося 24 декабря в режиме видеосвязи. Андрей Костюк доложил Марату Хуснуллину о проведенных мероприятиях и достижении показателей, прежде всего, в рамках реализации БКАД.

Как сообщил руководитель Росавтодора, в 2020 году в России построено и реконструировано около 2 тыс. км региональных дорог, а также отремонтировано, в том числе капитально, 16,5 тыс. км. На развитие дорожной сети субъектов РФ выделены беспрецедентные средства: общий объем господдержки составил 254,7 млрд рублей, включая средства резервного фонда Правительства в размере 100 млрд. Дополнительное финансирование позволило ускорить строительство и реконструкцию 75 км автомобильных дорог и 1,2 тыс. пог. м искусственных сооружений (в том числе 98 объектов капитального строительства), а также привести в нормативное состояние порядка 2,6 тыс. км дорог и более 1,8 тыс. пог. м искусственных сооружений.

«С точки зрения масштабов — это 0,5% региональной сети, — отметил Андрей Костюк. — С одной стороны — немного, с другой — в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» региональная сеть в нормативе прирастает в среднем на 1% в год. Таким образом, мы движемся к тому, чтобы выполнить задачу по реализации дорожного нацпроекта с опережением, до 2023 года».

Глава Росавтодора также сообщил, что возросла результативность работы региональных проектных офисов. Это подтверждается динамикой исполнения финансовых показателей нацпроекта. По состоянию на 21 декабря кассовое освоение составило 84% — на 13% выше, чем в 2019 году.



На совещании также обсудили итоги еще одного интересного достижения БКАД — проведенной всероссийской онлайн-олимпиады «Безопасные дороги» на знание основ ПДД для школьников 1-4 классов. Мероприятие, организованное в рамках нацпроекта, проходило на платформе Учи.ру и состояло из интерактивных обучающих и тестовых заданий. В течение двух недель в онлайн-олимпиаде приняли участие более 2,2 млн школьников из 85 регионов. Успешный опыт олимпиады предложено масштабировать не только на всех учащихся школ и студентов профильных вузов в рамках БКАД, но и на другие нацпроекты.

Что же касается технических мер по повышению безопасности дорожного движения, то в 2020 году на объектах БКАД установлено более 2,1 тыс. стационарных камер фотовидеофиксации нарушений ПДД, 2,6 тыс. светофоров и 150 тыс. дорожных знаков, обустроено порядка 680 тыс. пог. м барьерного и 328 тыс. пог. м пешеходного ограждения, свыше 630 тыс. пог. м освещения. Все это поможет сохранить жизни и здоровье водителей и пешеходов, что является также приоритетной целью нацпроекта.

## ПЕРЕФОРМАТИРОВАНИЕ: К НОВОМУ ТРАНСПОРТНОМУ КАРКАСУ

Марат Хуснуллин, со своей стороны, двумя днями раньше посвятил итогам дорожного сезона свое выступление на совместном заседании Госсовета и Совета по стратегическому развитию и национальным проектам. Вице-премьер подчеркнул, что, несмотря на сложную ситуацию, связанную с пандемией, дорожники не только не сбавили темпы работ по сравнению с 2019 годом, но и превзошли его показатели, перевыполнили планы.

В частности, Марат Хуснуллин уточнил, что общий объем субсидий, направленных в регионы, вырос на 14%. В результате только по нацпроекту «БКАД», например, укладка верхнего слоя асфальта составила

**В 2020 ГОДУ В СОСТАВЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО И 83 РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТНЫХ ОФИСОВ БКАД РАБОТАЛО БОЛЕЕ 4 ТЫС. ЧЕЛОВЕК, А НА ОБЪЕКТАХ БЫЛО ЗАДЕЙСТВОВАНО 2,5 ТЫС. ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ. В КАЧЕСТВЕ ЦИФРОВОЙ ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ СИСТЕМА «ЭТАЛОН», КОТОРАЯ ПОМОГАЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ КОНТРОЛЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ НАЦПРОЕКТА НА ВСЕХ УРОВНЯХ.**

145 млн м<sup>2</sup> — на 13% выше, чем в 2019 году. При этом финансирование федерального проекта «Дорожная сеть» превысило 300 млрд рублей, из которых 134,9 млрд — федеральная поддержка с учетом дополнительно выделенных средств, а 172,5 млрд — средства региональных дорожных фондов.

Говоря о дальнейших перспективах БКАД, вице-премьер уделил внимание и планам по реформатированию нацпроекта. Напомним, такая задача была поставлена минувшим летом. Владимир Путин заявил о необходимости реформатировать и скорректировать национальные проекты в целом, «на основе выбора людей, с учетом накопленного опыта и уроков последних месяцев», «исходя из реальной ситуации». Теперь горизонт планирования продлен до 2030 года.

Минтранс представил свои наработки на итоговом заседании коллегии 9 октября. В частности, было заявлено о намерении перенести из КПМИ автодорожные части федеральных проектов «КЦЭР» и «Морские порты России» в БКАД, в составе которого к тому же должны появиться два новых федеральных проекта: «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети».

Марат Хуснуллин подтвердил планы по такому реформатированию дорожного нацпроекта уже в 2021 году. При этом БКАД существенно расширит свои границы и в реализации первоначально поставленных задач. Так, с 2025 года в нацпроект будут включены целевые показатели по приведению к 2030 году в нормативное состояние до 85% дорог в 51 агломерации с населением от 100 до 200 тыс. человек, а также в городах Дальневосточного федерального округа с населением свыше 20 тыс. А стратегически, по словам вице-преьера, ключевой целью БКАД станет формирование нового транспортного каркаса страны в едином комплексе с такими масштабными проектами, как трасса «Таврида», ЦКАД и М-12 «Москва — Казань». ■

# ДОРОГИ БУДУЩЕГО: ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОСНОВЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ОТРАСЛИ

**НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» — НАИБОЛЕЕ МАСШТАБНАЯ И АМБИЦИОЗНАЯ ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ В ИСТОРИИ ОТРАСЛИ. РЕАЛИЗОВАТЬ ПЛАНЫ В НАМЕЧЕННЫЕ СЖАТЫЕ ПЛАНОВЫЕ СРОКИ ВОЗМОЖНО ТОЛЬКО ПРИ УСЛОВИИ СКВОЗНОЙ ЦИФРОВИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ОТ УПРАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫМИ ПОТОКАМИ ДО ВЫПОЛНЕНИЯ ПРИКЛАДНЫХ ЗАДАЧ.**

## ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ — ЗАЛОГ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Успех реформы невозможен без вовлечения в процесс модернизации непосредственных пользователей автодорог: организаций, владельцев транспортных средств, пешеходов. Поэтому одна из основных задач нацпроекта — сделать дорожную деятельность максимально открытой и доступной для общественного контроля. С этой целью Агентством стратегических инициатив (АСИ) и РосдорНИИ при поддержке Минтранса России разработана платформа «Моя дорога».

Программа создана для отображения объективного уровня удовлетворенности граждан состоянием дорожно-уличной сети и их вовлечения в реализацию нацпроекта. Она поможет отраслевым структурам наладить обратную связь с пользователями автодорог, что упростит контроль качества работ, облегчит сбор информации о текущем состоянии дорожной инфраструктуры и позволит выстраивать стратегию деятельности в соответствии с интересами россиян.

В настоящий момент внедрение платформы происходит в 11 городах: в Великом Новгороде, Нефтекамске, Лабитнанги, Шатуре, Сочи, Волжском, Новомосковске, Петропавловске-Камчатском, Астрахани, Нижнем Новгороде и Набережных Челнах. В 2021 году в этих населенных пунктах будут сформированы муниципальные штабы по реализации программы «Моя дорога», внедрены стандарты вовлечения граждан в решение вопросов развития городской среды, реконструкции и строительства улично-дорожной сети, спроектирована система новой городской мобильности.

«Участие граждан в реализации программы «Моя дорога» позволит создать привлекательное и комфортное городское пространство с учетом климатических и региональных особенностей, — отмечает генеральный директор РосдорНИИ Алексей Варятченко. — Институт, в свою очередь, обеспечит муниципальным штабам экспертную поддержку для более качественной и эффективной реализации проекта».

## ЦИФРОВАЯ ПЛАТФОРМА ОТРАСЛИ

Реализация программы «Моя дорога» и многих других проектов в рамках НП «БКАД» базируется на обмене большими объемами данных. Для их сбора и систематизации построена общедоступная информационная система контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов всех уровней (СКДФ). Фактически она является цифровой платформой отрасли и основой ее трансформации.

СКДФ — это распределенная информационная система с интерактивным интерфейсом, которая включает в себя полную базу объектов, информацию об их состоянии и обследованиях, планы по строительству и ремонту, данные о текущих и завершенных работах, а также сведения об использовании средств дорожных фондов. На основе регулярно обновляемых данных она позволяет автоматически формировать аналитическую и статистическую отчетность на трех уровнях: местном (улично-дорожная сеть), региональном и федеральном. Каждый из них содержит детализированную карту автодорог, их паспорта, сведения о состоянии транспортной инфраструктуры, о наличии аварийных и ремонтируемых участков.

Пользователями системы могут стать все заинтересованные субъекты дорожной деятельности: государственные и муниципальные ведомства, коммерческие организации, заказчики и подрядчики дорожно-строительных работ, владельцы и водители автотранспорта, а также граждане и общественные организации. Доступ к данным будет реализован через единый цифровой портал отрасли, а для граждан — через платформу «Моя дорога». Кроме того, для индивидуальных пользователей разрабатывается мобильное приложение «Гражданин», которое позволит не только получать информацию о состоянии дорожной сети и планах по ее развитию, но также направлять в адрес соответствующих ведомств запросы и предложения, жалобы, фото аварийных и проблемных участков и т. п. Пользователь, отправивший такое обращение, сможет контролировать его обработку и следить за ходом решения проблемы.

## ОБСЛЕДОВАНИЕ ДОРОГ «НА ХОДУ»

Создание и поддержание актуальности цифровой модели российской дорожной сети для СКДФ требуют постоянного обновления данных о текущем состоянии автодорог. Однако выполнить их «оцифровку» традиционными методами невозможно: это долго и дорого, к тому же информация очень быстро устаревает.

Для решения данной проблемы специалисты РосдорНИИ впервые в России спроектировали универсальную передвижную лабораторию непрерывной диагностики автодорог «Эскандор». Она представляет собой автопоезд, оборудованный новейшим измерительным оборудованием, компьютером с искусственным интеллектом для обработки и систематизации собираемой информации и средствами связи для ее выгрузки в СКДФ.

«Эта специализированная машина проводит экспресс-оценку дорожного покрытия в безостановочном режиме на скорости до 80 км/ч, то есть движется со скоростью транспортного потока, не останавливаясь и не создавая помех на трассе. В день она может «оцифровать» до 400 км дороги, а в случае отсутствия устойчивой связи способна в автономном режиме накапливать данные без выгрузки в СКДФ в течение 20 дней», — уточняет Алексей Варятченко.

Двигаясь вдоль дороги в транспортном потоке, лаборатория производит непрерывное измерение прочности дорожного полотна, оценивая величину его упругой осадки и форму чаши прогиба. Кроме того, осуществляются замеры продольной и поперечной ровности полотна (колеяности), погрешность которых не превышает 1 мм. Также с помощью установленных в нижней части автопоезда датчиков измеряются глубина и профиль ко-

леи. Одновременно происходит оценка сцепных свойств дороги и фиксируются дефекты покрытия.

Параллельно с контролем состояния дорожного полотна лаборатория производит его глубинное сканирование с помощью георадара. Это позволяет определить границы раздела конструктивных слоев дорожной одежды и ее обводнение, а также выявить ослабленные зоны, требующие ремонта.

Кроме того, на борту автопоезда установлен мобильный лазерный сканер, работающий по технологии LIDAR (Light Identification, Detection and Ranging). Система сканирует рельеф местности, дорожного полотна и прилегающих объектов для создания их цифровых двойников в так называемом облаке точек. При этом определяются размеры геометрических элементов дороги, позволяющие сформировать цифровой паспорт дорожной инфраструктуры и построить ее 3D-модель (например, для выполнения проектных работ с использованием BIM-технологий). Интересно, что впервые метод LIDAR был использован для лазерной локации поверхности Луны и искусственных спутников Земли.

## ВЕСЫ БОЛЬШЕ НЕ НУЖНЫ

Исследование параметров автомобильных дорог — лишь часть работы, которую нужно провести, чтобы спрогнозировать их износ и оценить необходимость в ремонте и реконструкции. Не менее важно постоянно контролировать характер транспортного потока — например, оценивать вес проезжающего грузового транспорта. Раньше для этой цели использовались пункты весогабаритного контроля со стационарными весами. По понятным причинам взвешивание автотранспорта на таких весах требовало значительного времени и создавало массу проблем.

Разработанная в РосдорНИИ новая технология взвешивания позволяет вычислить массу грузового автомобиля на ходу с помощью установленных непосредственно на транспортное средство бортовых датчиков осевых нагрузок.

Уже в ближайшее время встроенной системой контроля веса будет оборудован весь новый грузовой транспорт тяжелее 3,5 т. Благодаря этому каждый водитель получит точные данные о загрузке своего автомобиля и сможет передать данную информацию на терминал оператора по беспроводному каналу. При этом погрешность показаний датчиков осевых нагрузок в сравнении с сертифицированными методами контроля веса транспортных средств в статическом состоянии не превышает 5%.■

*По материалам пресс-службы РосдорНИИ*

# О ВОЗМОЖНОСТЯХ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В АРКТИКЕ

Л. А. ХВОИНСКИЙ,  
генеральный директор СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ»

*ОСНОВНЫМИ ПРЕПЯТСТВИЯМИ ДЛЯ ПОЛНОЦЕННОГО ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ БЫЛИ И ОСТАЮТСЯ СЛОЖНЫЕ КЛИМАТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ И ОТСУТСТВИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ. ЭТИ ФАКТОРЫ ОГРАНИЧИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ ЖИЗНИ И РАБОТЫ ЛЮДЕЙ, А ТАКЖЕ ДОБЫЧИ, ВЫВОЗА И ПЕРЕРАБОТКИ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ. СЕЙЧАС, ОДНАКО, ПРИХОДЯТ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, КОТОРЫЕ В СОСТОЯНИИ СДЕЛАТЬ ДОСТУПНОЙ И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЙ АРКТИЧЕСКУЮ ЗОНУ РОССИИ.*

## НА ПОДХОДАХ К СЕВМОРПУТИ

В последние годы много говорится о налаживании в приполярных регионах стабильных путей сообщения. По распоряжению Правительства РФ разрабатывается стратегия развития портовой, железнодорожной и аэропортовой инфраструктуры в российской части Арктики с расчетом на ближайшие 10 лет и на период до 2035 года. Ее реализация позволит обеспечить комплексное решение задачи и создать условия для увеличения объемов перевозок экспортных и транзитных грузов по Се-

верному морскому пути. Но для ее выполнения транспортным строителям потребуется строить не только подъездные пути к инфраструктурным объектам, но и соединять надежным автодорожным сообщением приполярные регионы России, прокладывая новые магистральные маршруты.

Кроме указанной стратегии, в нашей стране действует ряд программ развития отдаленных северных и дальневосточных территорий. Так, с конца февраля 2015 года, в соответствии с федеральной целевой программой «Экономическое и социальное развитие Дальнего Вос-

тока и Забайкалья», ведется строительство дороги «Колыма — Омсукчан — Омолон — Анадырь». Реализация проекта, позволяющего связать Чукотский автономный округ постоянным автомобильным сообщением с дорожной сетью РФ через федеральную трассу «Колыма», обеспечит выход на Магадан — морской порт круглогодичного действия. Надежная наземная связь между Магаданской областью и Чукоткой даст импульс экономическому развитию региона, так как дорога пройдет в перспективной зоне освоения крупных месторождений полезных ископаемых.

В этой работе принимали участие предприятия-члены СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ». Они же выполнили задачу по соединению автодорожным сообщением имеющихся на Чукотке портов и основных населенных пунктов. Заметным шагом вперед стала прокладка зимника продленного срока действия от Эгвекинота до Певека и от Певека до Билибино. Управлению автомобильных дорог Чукотского автономного округа, получившему в наследство от старательских артелей участки дорог, построенных без соблюдения современных строительных норм и правил, сначала удалось добиться для них статуса автодорог общего пользования, а затем постепенно начать приведение их в соответствие действующим стандартам.

Особое значение автодорожное строительство приобретает в условиях развития Северного морского пути, который, как известно, провозглашен ключом к развитию русской Арктики и регионов Дальнего Востока. Чтобы сделать Севморпуть по-настоящему глобальной, конкурентной транспортной артерией, необходимо строить подъездные пути к портам и терминалам.

## ПРОЕКТЫ РАЗНОГО ПРОФИЛЯ

С каждым годом предприятия-члены Союза дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» все больше привлекаются к обеспечению транспортной логистики арктических регионов России.

Можно вспомнить, что распоряжением Правительства РФ генеральным подрядчиком по строительству объектов морского порта в районе поселка Сабетта было определено АО «УСК МОСТ», на то время входившее в состав Союза дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ». Уникальность проекта заключалась в том, что на побережье полностью отсутствовала транспортная инфраструктура, а период навигации, позволяющий проводить дноуглубительные работы и доставлять тяжеловесные грузы по воде, составлял всего 70 суток (август — октябрь). Строительство порта, которое велось в сложных геологических, климатических и гидрологических условиях за Полярным кругом, обеспе-



чило круглогодичную навигацию судов-газовозов и их проход по Севморпути.

В целях освоения арктических пространств различные программы развития разрабатываются в каждом из северных регионов. В соответствии с Концепцией строительства магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском регионе, разработанной в ХМАО (Югре), ведется строительство автомобильных дорог Тюмень — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард, Пермь — Серов — Ханты-Мансийск — Нефтеюганск — Сургут — Нижневартовск — Томск, Тюмень — Нижняя Тавда — Междуреченский — Урай — Нягань — Приобье — Надым, создается транспортный коридор вдоль восточного склона Урала, известный как «Урал Промышленный — Урал Полярный».

**С КАЖДЫМ ГОДОМ ПРЕДПРИЯТИЯ-ЧЛЕНЫ  
СОЮЗА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ  
«СОЮЗДОРСТРОЙ» ВСЕ БОЛЬШЕ ПРИВЛЕКАЮТСЯ К  
ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ АРКТИЧЕСКИХ  
РЕГИОНОВ РОССИИ.**

Большие возможности для работы предприятий-членов СОЮЗДОРСТРОЯ открываются в связи со строительством Северного широтного коридора, одного из самых масштабных проектов транспортной инфраструктуры не только железнодорожной, но и всей логистической системы Арктической зоны России. Ключевой частью Северного широтного хода станет мост через реку Обь между городами Салехард и Лабытнанги. В конце прошлого года выдано положительное заключение по

# развитие Арктической зоны



**ВСЕ ПРЕДПРИЯТИЯ СОЮЗДОРСТРОЯ ОСНАЩЕНЫ СОВРЕМЕННОЙ ТЕХНИКОЙ И ПОДГОТОВЛЕННЫМИ СПЕЦИАЛИСТАМИ, НО ДЛЯ УСПЕШНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ ПОСТАВЛЕННЫХ В ОСВОЕНИИ АРКТИКИ ЗАДАЧ НЕМАЛОВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ИМЕЕТ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ, И СРО АКТИВНО УЧАСТВУЕТ В ЕЕ РАЗРАБОТКЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ.**

проекту первого этапа строительства совмещенного мостового перехода. Протяженность проектируемой русловой части переправы составляет 2,5 км. Кроме того, предусмотрено сооружение причалов на правом и левом берегах реки для перевозки грузов, устройство строительных и технологических площадок, автодорожных подъездов к ним, строительство вахтовых поселков и локальных очистных сооружений.

## ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ И СТАНДАРТЫ

Среди членов СОЮЗДОРСТРОЯ есть предприятия и многофункциональные, и специализирующиеся на строительстве объектов автодорожной, железнодорожной, морской, авиационной инфраструктуры, на возведении зданий и сооружений. В их числе такие крупные организации, как АО «Дороги и мосты», ПАО «Мостотрест», АО «Мосинжпроект», АО «ДСК «Автобан», ФГУП «Администрация гражданских аэропортов», ФГУП «Единая группа заказчика федерального агентства железнодорож-

ного транспорта» и другие предприятия, работающие во многих регионах России. Все они оснащены современной техникой и подготовленными специалистами. Но для успешного выполнения поставленных задач немаловажное значение имеет нормативно-техническая документация, и СОЮЗДОРСТРОЙ активно участвует в ее разработке и совершенствовании.

С привлечением широких слоев отраслевого сообщества под контролем саморегулируемой организации разработаны стандарты на производство различных видов работ. В них учтены и заложены самые современные российские и зарубежные достижения. Эта работа началась с момента образования СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» и продолжается до сих пор.

Созданию современной нормативной базы, регламентирующей выполнение различных видов работ, способствовали переводы соответствующих документов Германии и США, контакты с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан, привлечение к разработке стандартов ведущих экспертов в транспортном строительстве.

За прошедшее время разработано 58 стандартов организации, которые приняты к исполнению решениями общих собраний СОЮЗДОРСТРОЯ. Саморегулируемая организация проводит мониторинг применения членами Союза утвержденных стандартов организаций в области транспортного строительства. Данные о положительном опыте и наилучших результатах их использования получены по 388 объектам.

По предложениям предприятий-членов СРО в стандартах представлены технологии работы с материалами в условиях низких температур и вечной мерзлоты. Например, в 2013 году был принят СТО 60452903 СОЮЗДОРСТРОЙ 2.1.1.1.3.06-2013 «Автомобильные дороги. Строительство земляного полотна для автомобильных дорог. Часть 6. Возведение земляного полотна в зоне вечной мерзлоты». В дополнение к нему разработана Карта контроля соблюдения стандарта.

Время не стоит на месте, в мире появляются новые инновационные технологии, которые тщательно изучаются и отслеживаются экспертами, привлекаемыми к разработке нормативных документов. Как показывает международная практика, стандарты необходимо обновлять каждые пять лет, и это один из важных аспектов деятельности СОЮЗДОРСТРОЯ. Ведь именно благодаря продуманной технической политике и современным технологиям, которые популяризируются и внедряются в практику в ходе применения стандартов саморегулируемой организации, достигается высокое качество и безопасность строительных работ, выполняемых предприятиями, входящими в наш Союз.



# УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ АРКТИКИ — ЗАДАЧА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВАЖНОСТИ

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ПРИОРИТЕТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ. СВИДЕТЕЛЬСТВО ТОМУ — УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА РФ ОТ 26.10.2020 № 645. ПРИНЯТ ВАЖНЕЙШИЙ ДОКУМЕНТ «О СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПЕРИОД ДО 2035 ГОДА». К ТОМУ ЖЕ С МАЯ 2021 ГОДА РОССИЯ НАЧИНАЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАТЬ В АРКТИЧЕСКОМ СОВЕТЕ.

**Т. И. МОРДАСОВА,**  
исполнительный директор Международной конференции «Арктика», руководитель  
Межрегионального научно-технологического, делового и образовательного партнерства  
«Устойчивое развитие Арктики»

## СОЗДАНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Напомню, что в феврале 2020 года на площадке Торгово-промышленной палаты РФ прошла V Международная конференция «Арктика». Ее основными целями было обсуждение широкого круга вопросов по содействию стабильному социально-экономическому развитию Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), освоению континентального шельфа, расширению научно-технической и инновационной деятельности, внедрению передовых технологий и практик, укреплению межрегионального и международного сотрудничества. Предстоит разработка нефтегазовых месторождений,

реализация масштабных инфраструктурных проектов, модернизация в сфере промышленности, транспорта, логистики, а также решение задач по повышению качества жизни северян.

Конференция «Арктика-2020» вывела на качественно иной уровень формы сотрудничества российских компаний, заинтересованных в развитии АЗРФ. Участники мероприятия пришли к выводу, что масштабы и сложность накопленных технологических и экологических проблем требуют новых системных подходов к их решению. В первую очередь, за счет консолидации усилий органов государственной власти и местного самоуправления, бизнес-сектора, науки, образования



и общественности, включая волонтеров, на единой общественной платформе.

Было решено под эгидой оргкомитета конференции создать Межрегиональное научно-технологическое, деловое и образовательное партнерство «Устойчивое развитие Арктики».

## О КЛЮЧЕВОЙ РОЛИ МСП

Организаторы Партнерства считают, что для устойчивого экономического роста Арктики необходимо создание на ее территории широкой сети жизнеспособных инновационных малых и средних предприятий.

МСП являются катализатором экономики многих развитых и развивающихся стран. Такие предприятия обладают более гибкими производственными возможностями, по сравнению с крупными игроками рынка, легче адаптируются к изменению спроса и т. п., а в результате вносят свой значительный и устойчивый вклад в национальный доход.

Вклад МСП в экономику обычно характеризуется пятью основными преимуществами:

- созданием рабочих мест;
- быстрой адаптацией к новым ситуациям и умением проявлять рыночную гибкость;

- поощрением разных форм предпринимательства;
- дифференциацией продукции за счет развития микро-, или «бутиковых», производств;
- работой в качестве подотрасли / субподрядчиками крупных предприятий.

Среди всех этих функций наиболее важной особенностью МСП является вклад в занятость населения. Прежде всего, это относится труднодоступным районам. В целом малые и средние предприятия, использующие трудоемкие производственные технологии, чрезвычайно важны как в социальном, так и в экономическом плане. Например, в странах ЕС в 2016 году МСП составляли 9,63% от общего количества предприятий, но обеспечивали 45,18% занятости.

Мы рассматриваем развитие малого и среднего бизнеса как ключевой элемент в достижении задач устойчивого роста экономики Арктики и, соответственно, как одну из стратегических целей нашего Партнерства.

## О ПЛАНЕ ДЕЙСТВИЙ

Партнерство призвано создать и, впоследствии, реализовать систематический план действий, соответствующий его потенциалу, для достижения целей, поставленных в Стратегии развития Арктики до 2035 года.

К нашей организации уже присоединились представители органов законодательной и исполнительной государственной власти, субъектов РФ, местного самоуправления, российские и иностранные юридические и физические лица.

В рамках реализации целей развития Партнерства создан профессиональный Экспертный совет, в состав которого вошли руководители региональных министерств и ведомств, предприниматели, представители гражданского общества. Основными задачами являются:

- инициирование, экспертное рассмотрение, выработка рекомендаций и продвижение комплексных технологических и инновационных проектов, а также участие в их сопровождении;

- содействие в формировании контактных площадок для представителей науки, предпринимательского сообщества, некоммерческого сектора, представителей органов государственной власти и местного самоуправления;

- выработка рекомендаций по участию членов Экспертного совета в работе различных общественных и научных структур (комиссий, комитетов и рабочих групп);

- участие в организации и проведении научных и научно-практических конференций, семинаров, круглых столов и других публичных мероприятий.

Уже сформирован также авторитетный Наблюдательный совет, в состав которого вошли представители Совета Федерации, Государственной Думы, Российской Академии наук, руководства регионов Арктической зоны.

## ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА

От слов уже перешли к делам. В частности, 22 сентября 2020 года в онлайн-формате при поддержке Совета Федерации и ТПП РФ состоялось первое общее заседание членов Партнерства. 11 ноября состоялся в формате видеоконференции совместно с Комитетом ТПП РФ по природопользованию и экологии и МПРА и при участии профильных комитетов Государственной Думы и Совета Федерации был проведен круглый стол «Устойчивое развитие Арктической зоны Российской Федерации; вызовы и возможности». В ноябре руководитель Межрегионального партнерства выступила с докладами на Международной научно-практической конференции «Арктика: инновационные технологии, кадры, туризм» и на семинаре «О стратегическом пространственном планировании Республики Карелия в связи с расширением (карельских) территорий в Арктической зоне Российской Федерации».

В Республике Саха (Якутия) был проведен ряд встреч на министерском уровне. С региональным Министерством по развитию Арктики и делам народов Севера подписано соглашение о сотрудничестве. Эксперты Партнерства совместно с представителями министерства провели большую аналитическую и практическую работу, в частности, с целью создания якутской Стратегии развития Арктической зоны. Указ о принятии документа был подписан главой региона в августе 2020 года.

Сейчас уже смело можно говорить, что Партнерство, как площадка международного сотрудничества, состоялось. ■





# СЕРГЕЙ РОДНЕВ ОБ АРХАНГЕЛЬСКИХ ГОРИЗОНТАХ БКАД

*СЕВЕРНЫЕ РЕГИОНЫ, НЕСМОТЯ НА ЭКСТРЕМАЛЬНЫЕ КЛИМАТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ И СЛОЖНУЮ СИТУАЦИЮ В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ, В БОЛЬШИНСТВЕ СВОЕМ УСПЕШНО СПРАВЛЯЮТСЯ С ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ЗАДАЧАМИ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БКАД». ТАК, МИНИСТР ТРАНСПОРТА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ СЕРГЕЙ РОДНЕВ СООБЩАЕТ, ЧТО ПОКАЗАТЕЛИ НАЦПРОЕКТА 2020 ГОДА ДОСТИГНУТЫ В ПОЛНОЙ МЕРЕ И В СРОК, А ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ МАСШТАБНЫ.*

— Сергей Витальевич, какие функции выполняет ваше министерство? Когда оно организовано и как давно вы его возглавляете? Какие приоритеты ставите сегодня?

— Министерство транспорта Архангельской области образовано в 2012 году. Является уполномоченным исполнительным органом государственной власти региона в сфере транспорта, дорожной деятельности, технического состояния и эксплуатации самоходных машин и других видов техники. Основными полномочиями министерства являются: организация транспортного обслуживания населения водным, воздушным, автомобильным транспортом, включая легковое такси, по межмуниципальным маршрутам регулярных автобусных перевозок и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении; осуществление дорожной деятельности в части региональных автомобильных дорог, а



также региональный государственный контроль в сфере организации дорожного движения.

Я возглавляю министерство с сентября 2020 года. Приоритетные задачи на сегодняшний день: обеспечение стабильного функционирования транспортного комплекса; повышение доступности и качества транспортных услуг; развитие транспортной инфраструктуры и повышение качества автомобильных дорог регионального и муниципального значения в рамках реализации национального проекта «БКАД».

— Есть ли особенности в реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Архангельской области?

— У нас с 2019 года реализуются следующие региональные проекты: «Программа комплексного развития



объединенной дорожной сети Архангельской области, Архангельской агломерации», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства Архангельской области» и «Безопасность дорожного движения».

## — Что удалось сделать в минувшем году?

— В 2020 году приведено в нормативное состояние 102,7 км региональных и 62,2 км муниципальных автомобильных дорог. Работы велись на 65 муниципальных объектах и 9 региональных (в городах Архангельск, Северодвинск, Новодвинск, в Вельском, Верхнетоемском, Каргопольском, Няндомском, Приморском и Устьянском районах). Общая сумма финансирования на указанные цели в 2020 году превысила 3,7 млрд рублей. Среди крупных объектов можно выделить: капитальный ремонт автомобильной дороги Усть-Вага — Ядриха, где выполнен перевод гравийного покрытия в асфальтобетонное на участке протяженностью 10,15 км; ремонт и капитальный ремонт региональной автомобильной дороги Долматово — Няндомы — Каргополь — Пудож общей протяженностью 71 км.

С целью достижения целевых показателей регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства Архангельской области» на км 19+300 региональной автомобильной дороги Исакогорка — Новодвинск — Холмогоры в Приморском районе открыт автоматизированный пункт весогабаритного контроля, установлено 20 комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, а также внедрены и получили развитие ряд интеллектуальные транспортные системы в Архангельске. Финансовое обеспечение регионального проекта в 2020 году составило 142,64 млн рублей.

Целевым показателем регионального проекта «Безопасность дорожного движения» является сокращение смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2024 году по сравнению с 2017 годом до уровня, не превышающего 7,32 человека на 100 тыс. населения. По итогам 2020 года необходимо было обеспечить достижение целевого показателя сокращения смертности в ДТП до уровня, не превышающего 9,43. Полученный результат — 9,33 человека на 100 тыс. населения. В 2019 показатель смертности составлял 11,3. Годовое снижение — 17,4%. Финансовое обеспечение регионального проекта в 2020 году составило 118,4 млн рублей.

Проведенная Правительством Архангельской области работа по повышению уровня безопасности дорожного движения при этом способствовала снижению всех основных показателей аварийности в регионе. Так, количество ДТП с пострадавшими снижено на 13,7%, число травмированных — на 14,6% процента.



## — Какие именно мероприятия реализуются для повышения уровня безопасности дорожного движения?

— Участниками регионального проекта «Безопасность дорожного движения» в 2020 году проведена комплексная работа по нескольким направлениям. Организовано информационное сопровождение в средствах массовой информации и сети «Интернет» реализации мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также проведены соответствующие массовые мероприятия среди подростков и молодежи. В медицинские организации региона приобретены автомобили скорой медицинской помощи классов «В» и «С» для выезда на места ДТП, а также хроматографы для выявления состояния опьянения, в том числе в результате употребления наркотических средств. На конкурсной основе проведена модернизация нерегулируемых пешеходных переходов, светофорных объектов, пешеходных ограждений. Проведены совместные учения и соревнования пожарно-спасательных подразделений, подразделений полиции, медицинских учреждений, дорожных служб. Приобретены технические средства обучения, наглядные учебные и методические материалы для организаций, осуществляющих обучение детей безопасному поведению на дороге, проведена работа по созданию условий для вовлечения детей и молодежи в деятельность по профилактике дорожно-транспортного травматизма, включая развитие детско-юношеских автошкол, отрядов юных инспекторов движения, организована и работа с родителями по обучению детей основам правил дорожного движения и привитию им навыков безопасного поведения на дорогах.

## — Повлияли на вашу деятельность в 2020 году ограничения, связанные с пандемией?

— Наша деятельность осуществляется согласно рекомендациям Роспотребнадзора. При этом организации в сфере дорожного хозяйства, как известно, относятся к «непрерывно действующим», а в Архангельской обла-



сти не потребовалось таких ограничительных мер, которые повлияли бы на ход выполнения работ национального проекта. Показатели БКАД достигнуты в полной мере и в срок.

## — Кто в регионе является ответственным исполнителем по подготовке проектов и контролю производства работ?

— Полномочия государственного управления в сфере дорожного хозяйства региона возложены на ГКУ Архангельской области «Дорожное агентство «Архангельскавтодор», которое является подведомственным учреждением нашего министерства.

Архангельскавтодор выступает заказчиком по подготовке проектной документации на строительство, реконструкцию и ремонт региональных дорог и мостов, осуществляет размещение государственных заказов по всем видам работ на дорогах общего пользования регионального значения, а также контроль качества выполняемых работ.

## — Каковы планы на текущий год?

— В рамках реализации регионального проекта «Программа комплексного развития объединенной дорожной сети Архангельской области, Архангельской агломерации» в 2021 году планируется привести в нормативное состояние 149 км региональных автомобильных дорог в семи районах за счет средств областного бюджета (это почти 3,2 млрд рублей).

В частности, будет продолжен ремонт дороги Долматово — Няндомы — Каргополь — Пудож в Няндомском районе на протяженности 35,2 км, а также перевод гравийного покрытия в асфальтобетонное на дороге Усть-Вага — Ядриха на участке длиной 14 км в Верхнетоемском районе.

Также в 2021 году запланирован ремонт улично-дорожной сети Архангельской агломерации общей про-

тяженностью 27,3 км. Будет приведено в нормативное состояние 18 улиц и дорог.

В целом финансирование национального проекта в 2021 году предусмотрено в размере более 4 млрд рублей, из них почти 3,5 млрд — средства областного бюджета, 568 млн — средства федерального бюджета.

## — Что вообще планируется сделать в регионе в рамках БКАД?

— Согласно утвержденным на сегодняшний день показателям, по 2024 год включительно в рамках реализации национального проекта планируется привести в нормативное состояние 1149 км автомобильных дорог. В нормативе должно быть не менее 33,2% общей протяженности региональной сети и не менее 85% — улично-дорожной сети агломерации.

В национальный проект с 2022 года планируется включить программу по приведению в нормативное состояние предаварийных и аварийных мостовых сооружений. Архангельская область подала заявку на 62 моста и 6 путепроводов общей протяженностью свыше 3,6 тыс. пог. м.

Также одной из значимых задач на перспективу является приведение в нормативное состояние автомобильных дорог по маршруту Архангельск — Онега с переводом гравийного покрытия в асфальтобетонное на всем протяжении. В 2020 году началась работа по подготовке проектно-сметной документации и привлечению федеральных средств. Инициатива поддержана Президентом России. Ориентировочный объем инвестиций составит 7,1 млрд. рублей, в том числе из федерального бюджета — 5,7 млрд, из областного — 1,4 млрд. Мероприятия планируется завершить в 2024 году. ■

*Интервью подготовлено при содействии пресс-центра Министерства транспорта Архангельской области*

# ГОТОВЫ К ЛЮБОМУ ПОВОРОТУ

COX&Son (США)

ARRB Systems  
(Австралия)

Testing  
(Германия)

HMP (Германия)

Gilson, Prentex  
(США)

Pave Testing  
(Великобритания)

SVECO  
(Дания)

Controls  
(Италия)

Rotronic  
(Швейцария)

Delta – a part of  
Force Technology  
(Дания)

Carbolite  
(Великобритания)

Cooper  
Research Technology  
(Великобритания)

**Весь спектр оборудования для лабораторий  
дорожно-строительного комплекса по новым  
отечественным и международным стандартам:**

- оборудование для испытаний асфальтобетона, битума, бетона, цемента, каменных материалов, грунтов
- системы регистрации и анализа дорожных параметров
- приборы для экспресс-контроля свойств материалов
- приборы для знаков и разметки
- прессы и испытательные машины

**Комплексное оснащение,  
сервис-центр, консультации**

191167, Санкт-Петербург,  
ул. Александра Невского, 9  
[www.comlab.spb.ru](http://www.comlab.spb.ru) [info@comlab.spb.ru](mailto:info@comlab.spb.ru)  
+7 (812) 274 44-96, +7 (812) 327 04-09,  
+7 (812) 327 04-10, +7 (812) 327 04-11

 **АКЕЛ**  
ГРУППА КОМПАНИЙ

# ПИК ДЛЯ БКАД: ИННОВАЦИОННЫЕ МОДУЛЬНЫЕ ПЕРЕХОДЫ



ИННОВАЦИОННЫЙ ОБЪЕКТ –  
МОДУЛЬНЫЙ НАДЗЕМНЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД

СЕГОДНЯ ЖИТЕЛИ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ ЯВЛЯЮТСЯ СВИДЕТЕЛЯМИ МАСШТАБНЫХ ПОЗИТИВНЫХ ПЕРЕМЕН В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СТРАНЫ. БЛАГОДАРЯ НАЦИОНАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» БЫЛА ОБНОВЛЕНА ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА СТРАНЫ. А ПРЕДПРИЯТИЕ «ПИК» РЕШАЕТ КЛЮЧЕВУЮ ЗАДАЧУ: ПОВЫШАЕТ УРОВЕНЬ КОМФОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.

Напомним, национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» стартовал в 2019 году и стал логичным продолжением работы федеральных и региональных ведомств дорожного хозяйства. БКАД, по сравнению с БКД, значительно расширил географию: в нем принимают участие 83

субъекта РФ и 104 городских агломерации. Ключевая цель — повышение качества жизни населения посредством обновления и расширения дорожной инфраструктуры.

ООО Предприятие «ПИК» ответственно подходит к вопросу безопасности и комфорта участников движения. Почти 30 лет компания успешно решает сложные задачи в сфере дорожного строительства: разрабатываются новые конструкции, повышающие безопасность на дорогах. «Мы, в том числе, стремимся предложить решения, способные снизить смертность на пешеходных переходах до нуля» — отмечают на предприятии. — «В 2017 году наши инженеры разработали собственную конструкцию модульного надземного пешеходного перехода. Его отличительными чертами являются скорость возведения, низкая стоимость и долговечность. В том же году запустили производство, начали работы по строительству первых объектов».

Что касается основных характеристик модульного пешеходного перехода, то длина пролета до 36 м по-

ОСНОВНЫМИ ПРЕИМУЩЕСТВАМИ НАДЗЕМНЫХ ПЕРЕХОДОВ ПРЕДПРИЯТИЯ «ПИК» ЯВЛЯЮТСЯ:

- ВЫСОКАЯ СКОРОСТЬ ВОЗВЕДЕНИЯ (СРОК СТРОИТЕЛЬСТВА — 2-2,5 МЕС.);
- МОДУЛЬНЫЙ ПРИНЦИП КОМПОНОВКИ;
- СБОРНО-РАЗБОРНАЯ КОНСТРУКЦИЯ;
- СРОК СЛУЖБЫ — НЕ МЕНЕЕ 30 ЛЕТ;
- ДОСТУПНОСТЬ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРУПП НАСЕЛЕНИЯ;
- НИЗКАЯ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА.



зволяет установить конструкцию на широких автомагистралях, исключить пересечение пешеходных и транспортных потоков на одном уровне. Ширина и высота проходной части (от 2,25 до 3 м) обеспечивает комфортный переход широких автодорог. Сборно-разборная конструкция дает возможность быстрого и качественного возведения объекта, что является ключевым фактором безопасности.

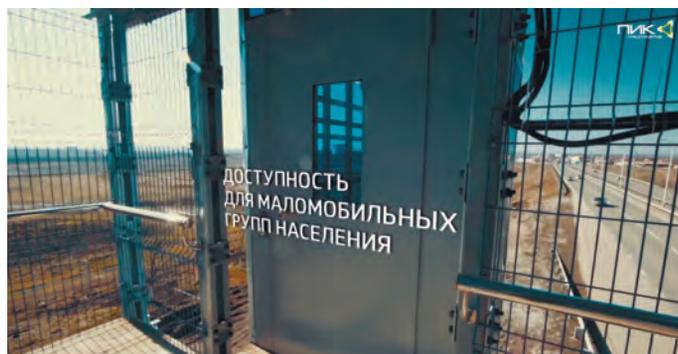
«Технологии строительства модульных надземных переходов подразумевают использование долговечных материалов, поэтому мы строго соблюдаем все государственные стандарты качества» — отмечают специалисты предприятия. «Вся несущая конструкция выполнена из типовых стальных гнутых швеллеров, которые жестко соединяются в узлах при помощи высокопрочных болтовых соединений. Все узлы — заводского изготовления, что исключает сварочные работы при монтаже. Покрытие проходной части, ступеней лестниц, пандуса — противоскользящее, износостойкое» — добавляет представитель компании.

Долговечность конструкций обеспечивается за счет:

- применения сталей с высоким пределом текучести (до 350 МПа);
- надежной технологии антикоррозийной защиты элементов конструкции методом горячего цинкования с толщиной покрытия не менее 80 мкм, включая крепежные элементы;
- применения для обшивки конструкций поликарбоната, имеющего долгий срок службы.

Чтобы обеспечить передвижение маломобильных групп, на каждый пешеходный переход устанавливается вертикальный подъемник или пандус, а также усиливается мощность электроосвещения. Подъемник имеет простую и надежную конструкцию «винт-гайка». Работает в широком диапазоне температур, от -40 до +40 °С. Возможно оснащение подъемников магнитным замком и видеокамерой.

Важно отметить, что использование исключительно российских материалов, изготовление до 90% конструкций на одном производстве, снижение издержек за



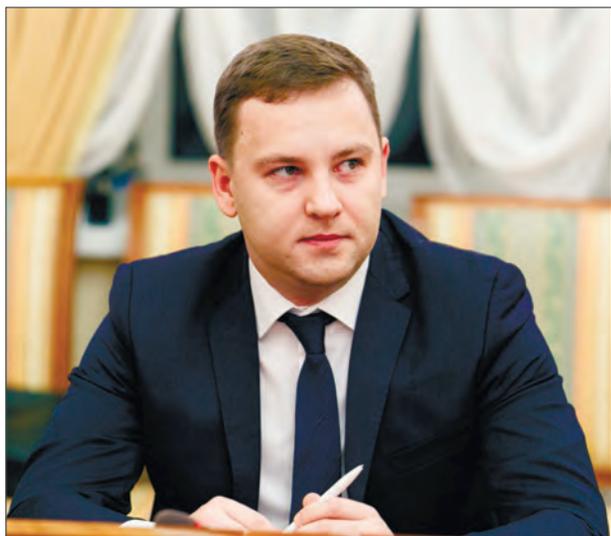
счет применения высокотехнологичного оборудования позволяет снизить стоимость комплектного пешеходного перехода до двух раз. В процессе эксплуатации объекта необходимо вести только работы по уборке, что тоже существенно снижает затраты.

Сейчас компанией подготовлен альбом типовых решений на данные конструкции. Это упростит проектирование: производим подбор готовых вариантов с учетом требуемых габаритных размеров, рассчитываем фундаментные части с учетом геологических особенностей и посадок на местности, например, застройки и расположения подземных коммуникаций.

Специалисты компании на практике убедились в эффективности применения модульных быстровозводимых переходов: они являются экономичным решением задачи ликвидации мест концентрации ДТП с участием пешеходов. ■



603053, г. Нижний Новгород, ул. Ковпака, 1а  
Тел. +7(831)41296-41  
E-mail: info@pik.com  
www.pik.com



## АРТЕМ ГРИШИН: «ДОРОЖНЫЙ ПЛАН ПЕРЕВЫПОЛНЕН»

*МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ — ПРИГРАНИЧНЫЙ РЕГИОН, ПОЭТОМУ КАЧЕСТВО ДОРОГ ЗДЕСЬ ВОПРОС НЕ ТОЛЬКО КОМФОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ, НО И ПРЕСТИЖА НАШЕЙ СТРАНЫ. СДЕЛАТЬ ДОРОГИ НЕ ХУЖЕ СКАНДИНАВСКИХ ПОМОЖЕТ НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ». ХОД ЕГО РЕАЛИЗАЦИИ И СТАЛ ОСНОВОЙ БЕСЕДЫ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ АРТЕМОМ ГРИШИНЫМ.*

**— Артем Александрович, расскажите о Министерстве: когда организовано, какие задачи решает. Как давно вы его возглавляете и какие приоритеты ставите на сегодняшний день?**

— Министерство транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области образовалось в результате преобразования регионального Министерства транспорта и связи в 2013 году. На новую структуру возложили функции по формированию и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта (автомобильного, железнодорожного, водного (морского), воздушного), дорожной деятельности в отношении

автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, а также функции по контролю (надзору) в пределах своей компетенции в указанных сферах.

Должность министра транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области я занимаю с декабря 2019 года. Я возглавил коллектив, отмеченный Минтрансом России за реализацию в регионе национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году.

Что же касается новых приоритетов, то для меня очевидной была необходимость расставить их в сферах дорожной деятельности и транспортной логистики перевозки пассажиров. В обоих случаях речь идет об инновациях. При организации пассажирских перевозок это внедрение передовых технологий с использованием интеллектуальных систем, а при проведении дорожных работ — использование инновационных технологий и материалов.

**— Расскажите об итогах минувшего года в части реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».**

— Благодаря реализации нацпроекта в 2020 году в Мурманской области мы привели в нормативное состояние более 60 км дорог, а это 110% от запланированного объема.





В дорожном проекте участвовали как региональные трассы, так и агломерация «Мурманская», в которую вошли города Мурманск и Кола. Работы проводились на 42 объектах. Выполнено устройство 308 тыс. м<sup>2</sup> асфальтобетонного полотна.

В столице региона привели в порядок около 20 км улично-дорожной сети — 26 объектов, а кроме того, начато строительство дороги на улице Солнечная. Этот объект планируется завершить уже в 2021 году. В Коле отремонтировано пять автодорог. Еще восемь объектов — это дороги региональной собственности.

Кроме того, в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в регионе особое внимание уделяется безопасности дорожного движения. В частности, обустроено семь рубежей фото- и видеофиксации нарушений ПДД.

### — Ремонтировались ли в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» мостовые сооружения?

— В программу дорожного нацпроекта 2020 года ремонт мостовых сооружений не входил. В минувшем году, однако, был отремонтирован мост через реку Териберка на км 41+300 автоподъезда к одноименному селу в рамках реализации государственной программы Мурманской области «Развитие транспортной системы».

### — Как меняются показатели безопасности дорожного движения при реализации нацпроекта? Какие основные меры способствуют положительной динамике?

— Это неоднозначный вопрос. С одной стороны, нам действительно удалось достичь сокращения на 2,3% общего количества дорожно-транспортных происшествий, на 3,4% — количества раненых, на 5,4% — коли-

чества ДТП с участием несовершеннолетних, на 21,5% — с участием водителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения.

В то же время, чем лучше становятся дороги, тем больше водителей выбирают режим вождения на высокой скорости. А это, в свою очередь, отражается на тяжести последствий ДТП. Очень важно, чтобы люди понимали, что качественные дороги создаются для безопасного и комфортного передвижения, но не для рискованных маневров и экспериментов на трассе.

В нашем регионе был утвержден план по снижению смертности участников дорожного движения на территории Мурманской области в 2020 году. Он включал в себя 50 мероприятий, направленных на анализ дорожно-транспортной аварийности, предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, повышение безопасности движения пешеходов и многое другое. Думаю, что это тоже поспособствовало положительной динамике.

**БЛАГОДАРЯ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» В 2020 ГОДУ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИВЕДЕНО В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ БОЛЕЕ 60 КМ ДОРОГ — 110% ОТ ЗАПЛАНИРОВАННОГО ОБЪЕМА. В ДОРОЖНОМ ПРОЕКТЕ УЧАСТВОВАЛИ КАК РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ, ТАК И АГЛОМЕРАЦИЯ «МУРМАНСКАЯ», В КОТОРУЮ ВОШЛИ ГОРОДА МУРМАНСК И КОЛА. РАБОТЫ ПРОВОДИЛИСЬ НА 42 ОБЪЕКТАХ.**

### — Какие объекты будут приведены в нормативное состояние в рамках реализации национального проекта в 2021 году? Какие средства на это выделяются, в том числе, из местного бюджета?

— Предусмотрено выделение почти 1,1 млрд рублей, в том числе 540 млн — из федерального бюджета, 480 млн — из регионального и 62,95 млн — средства местных бюджетов. Планируется отремонтировать четыре региональные трассы, семь объектов в городе Кола. Эти контракты уже заключены. Как только позволит погода, подрядчики приступят в работе. Срок, отведенный на исполнение контрактов, — с мая по август 2021 года.

Еще порядка 26 объектов хотелось бы отремонтировать в Мурманске. Размещены извещения о проведении аукционов, однако процедура электронных торгов еще не завершена.

– Расскажите о международном сотрудничестве в рамках инфраструктурного проекта «Обустройство и ремонт автодороги «Кола – Верхнетуломский – МАПП «Лотта». Как удается приходиться к общему знаменателю с зарубежными коллегами?

– Мурманская область активно вовлечена в международное сотрудничество, ведь это приграничный регион. У Заполярья есть множество совместных проектов в разных сферах с нашими соседями – Норвегией, Финляндией, Швецией. В Программе приграничного сотрудничества «Коларктик 2014–2020» вместе с ними и нашей страной также принимает участие Европейская комиссия. Финансирование все пять участников вносят в фонд Программы поровну – по 20%, так что взнос России составил около 12 млн евро.

В ноябре 2018 года между Управляющим органом Программы приграничного сотрудничества «Коларктик 2014–2020» и ГОКУ «Мурманксавтодор» был заключен грант-контракт проекта «Обустройство и ремонт автодороги «Кола – Верхнетуломский – КПП «Лотта». Проект отобрали для финансирования среди 9 других предложений стран-партнеров и регионов России. В дорожный фонд Мурманской области на его реализацию поступило более 3 млн евро. За период 2019–2020 гг. отремонтировано 34,32 км дорожного покрытия и установлено 12,85 км дорожного ограждения. Часть работ осталась на 2021 год – ремонт участка автомобильной дороги км 153 – км 165 (выборочно) протяженностью 8,3 км.

– Что касается планов и задач на перспективу – в вашей деятельности могут появиться новые направления?

– Кроме основных задач реализации дорожного нацпроекта и обеспечения безопасности на дорогах мы сейчас уделяем особое внимание вопросу образования профильных специалистов. В Мурманском государственном техническом университете по нашей инициативе уже началось обучение студентов по профилю «Автомобильные дороги». Новая образовательная программа даст области подготовленных инженеров-строителей, получивших знания, соответствующие современным взглядам на качество и развитие дорожного строительства. Специалисты Министерства транспорта и дорожного хозяйства региона принимают активное участие в подготовке профильных кадров, преподают некоторые дисциплины.

А в Мурманском арктическом государственном университете при активном участии Минтранса актуализирована учебная программа для обучающихся по специальности «Логистика». В вопросах образования мы на федеральном уровне сотрудничаем с Российским университетом транспорта.

Я считаю, что подготовка высококвалифицированных кадров – это важный вклад в будущее. Хотелось бы, чтобы ребята из региона учились здесь, оставались работать и становились драйверами развития дорожной и транспортной сферы. ■

*Интервью подготовлено при содействии пресс-службы Правительства Мурманской области*



# МУРМАНСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОЕКТ: ПРИГРАНИЧНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

**КРУПНЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ПРОЕКТ «ОБУСТРОЙСТВО И РЕМОНТ АВТОДОРОГИ «КОЛА — ВЕРХНЕТУЛОМСКИЙ — МАПП «ЛОТТА» СТАРТОВАЛ 1 НОЯБРЯ 2018 ГОДА. РЕАЛИЗУЕТСЯ ПРИ ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКЕ ПРОГРАММЫ ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА «КОЛАРКТИК» (2014-2020 ГГ.), А ТАКЖЕ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА И МИНИСТЕРСТВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ.**

**В**едущий партнер российско-финского проекта — ГОКУ «Мурманскавтодор», партнеры — АНО «Центр управления проектами» (Мурманск), Центр экономики, транспорта и окружающей среды Лапландии.

Основные задачи соответствуют требованиям, предъявляемым к крупным инфраструктурным проектам, и разделены на три взаимосвязанные части:

- обустройство дороги элементами безопасности — барьерные ограждения, информационные знаки;
- ремонт наиболее изношенных участков;
- передача компетенций в сфере дорожного строительства по обе стороны границы (серия тренингов для специалистов по контролю качества, использования современных технологий и материалов для ремонта дорожного покрытия в условиях Арктики, элементов обустройства и обеспечения безопасности дорожного движения, международной дорожной экспертизы с участием в экспертах из РФ, Финляндии, Норвегии, Швеции, оснащение лабораторной базы Мурманскавтодора).

Для быстрой оценки качества используемой при ремонте автодорог асфальтобетонной смеси в рамках проекта приобретен и установлен в лаборатории Мурманскавтодора первый в Мурманской области анализатор асфальтобетона. Новое оборудование позволяет проводить испытания в короткие сроки и с большой точностью измерений. Специалисты отмечают экологичность, надежность асфальтоанализатора и низкое энергопотребление. Использование оборудования позволяет полностью отделить вяжущий материал от каменного, сокращает время проведения испытаний. Все процессы, происходящие в асфальтоанализаторе, автоматизированы. Полностью закрытый цикл работы не позволяет парам растворителя попадать во внешнюю

**ЦЕЛЬ ПРОЕКТА — ВНЕСТИ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, СОЗДАВАЯ ОДИНАКОВО КОМФОРТНЫЕ И БЕЗОПАСНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПО ОБЕИМ СТОРОНАМ РОССИЙСКО-ФИНСКОЙ ГРАНИЦЫ ПОСРЕДСТВОМ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В АВТОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ (БАРЬЕРНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ, РЕМОНТ НАИБОЛЕЕ ИЗНОШЕННЫХ УЧАСТКОВ И Т. Д.).**

среду, так как он автоматически дистиллируется внутри установки и возвращается в систему для многократного использования. Данное оборудование активно задействовано при проведении ремонтных работ.

Краткосрочные результаты проекта связаны с заменой 16,9 км барьерных ограждений на всей дороге, ремонтом наиболее изношенных участков в интервале 61-161 км, тренингами для специалистов по дорожному строительству в условиях Арктики с привлечением экспертов из четырех стран.

Проект завершится в 2021 году, а отремонтированная дорога будет способствовать расширению международного экономического сотрудничества, развитию культурного, спортивного, событийного туризма. ■

**Kolarctic CBC**  
EU FINLAND NORWAY RUSSIA SWEDEN



Centre for Economic Development,  
Transport and the Environment





# ДОРОГИ КОЛЬСКОГО ПОЛУОСТРОВА ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ БКАД

Беседовала Регина ФОМИНА

*В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТЬЮ ЗАНИМАЕТСЯ СПЕЦИАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБЛАСТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ — МУРМАНСКАВТОДОР. РЕАЛИЗАЦИЯ МЕРОПРИЯТИЙ БКАД — ОДНА ИЗ ЕГО КЛЮЧЕВЫХ ЗАДАЧ. О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ЭТОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА И ОБ ОСОБЕННОСТЯХ РАЗВИТИЯ И СОДЕРЖАНИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В УСЛОВИЯХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА НАШЕМУ КОРРЕСПОНДЕНТУ РАССКАЗАЛ НАЧАЛЬНИК МУРМАНСКАВТОДОРА ВЛАДИСЛАВ АЛИЕВ.*

**— Владислав Владимирович, с какими результатами в части реализации нацпроекта БКАД вы завершили 2020 год? Какой процент от общей протяженности подведомственной вам дорожной сети был приведен в нормативное состояние?**

— Протяженность сети региональных дорог Мурманской области составляет 2012 км, из них 1446 км — с покрытием из асфальтобетона, 566 км — с покрытием из песчано-гравийной смеси. В рамках национального проекта отремонтирован 41 км (2% от общей протяженности) дорожной сети. На конец 2020 года доля региональных дорог в нормативе составила 43%, что соответствует плановому показателю.

**— Все ли поставленные задачи выполнены? Какой объем денежных средств был выделен на эти цели? Сколько из них — из регионального бюджета?**

— Задача, поставленная на 2020 год в рамках нацпроекта, выполнена полностью. На наших объектах все работы были завершены еще в августе. Этому способствовало своевременное заключение контрактов, задолго до начала строительного сезона. Стараемся, по мере возможности, ускорять проектные и согласовательные работы, ведь строительный сезон в Заполярье корот-

кий. В лучшем случае наш рабочий период составляет пять месяцев.

Всего на ремонт региональных дорог в рамках проекта БКАД на год было выделено 487 млн рублей, в том числе 428 млн из бюджета области.

**— Ремонтируются, реконструируются ли на сети ваших дорог мостовые сооружения? Что это за объекты, в каком состоянии они находились?**

— В 2020 году по программе модернизации транспортной сети Мурманской области отремонтирован мост длиной 176 м и выполнен планово-предупредительный ремонт моста длиной 29 м. Решение о проведении работ было принято по результатам диагностики, межремонтные сроки на момент его принятия уже прошли. Мосты находились в неудовлетворительном состоянии. Основные выполненные работы — это восстановление гидроизоляции, замена дорожного покрытия, деформированных швов и ремонт опор.

Несколько объектов планируется отремонтировать в 2021 году. Это путепровод через железную дорогу, мосты на реке Умба, на автомобильной дороге Кола — Серебрянские ГЭС. На ремонт этих объектов выделено 302 млн рублей. Еще одно запланированное мероприятие



текущего года — планово-предупредительный ремонт моста через реку Лувеньга.

Уже заключены контракты на ремонт четырех дорог, задействованы два крупных подрядчика — Кольское дорожное управление и Мурманское дорожное управление..

**— Как отразилась пандемия на ходе реализации нацпроекта? Какие меры были предприняты для обеспечения нормальной эпидемиологической обстановки на объектах и в самом вашем учреждении?**

— У нас пандемия не отразилась на сроках. В подрядных организациях для выполнения работ не потребовалось привлечения трудовых ресурсов из других регионов России и зарубежья. А сотрудники Мурманскавтодора работали или удаленно, или по одному человеку в кабинете. Применялись все меры противодействия распространению инфекции. Хотя, к сожалению, некоторые наши сотрудники все же переболели.



**— Как известно, в нацпроекте большое внимание уделено повышению безопасности дорожного движения. Какие мероприятия с этой целью осуществлялись у вас?**

— В рамках БКАД приобретено восемь камер фото- и видеофиксации нарушений ПДД. На объектах ремонта выполнялась замена дорожных знаков и 24 км барьерного ограждения (металлическая оцинковка). Кроме того, на региональных дорогах проводились работы в рамках областной госпрограммы развития транспортной системы. Предусматривается разработка проектных решений, направленных на разделение встречных потоков, строительство пересечений на разных уровнях, а также установка дорожного освещения. При реализации областной программы в 2020 году удалось устроить современное освещение на 18 км дорог. В 2021 году эта работа продолжается.

**— Что вы можете сказать о показателях ДТП — наблюдается ли положительная динамика после проведения работ в рамках БКАД?**

— В целом по 2020 году на региональных дорогах в два раза снизилось количество погибших в результате ДТП. На этот показатель повлияла не только реализация мероприятий в рамках БКАД, но и другие работы по содержанию дорог, деятельность ГИБДД, различные меры, принятые областным Министерством транспорта и дорожного хозяйства.

**— Применялись ли на объектах 2020 года новые и наилучшие технологии, материалы и технологические решения из реестра, разработанного РосдорНИИ для реализации БКАД?**

— Технологии из реестра применялись на всех объектах региональной сети, что соответствует новым требованиям. Хотелось бы отметить, что у нас освоены повторное использование регенерированного асфальтобетонного покрытия и применение щебеночно-мастичного асфальтобетона.



## — Какие проблемы в северных условиях приходится решать при реализации БКАД и вообще при содержании дорожной сети?

— Основная сложность — короткий строительный сезон. Сделать за этот период больше, чем обычно возможно только посредством грамотного разделения видов работ при строгом соблюдении ГОСТов.

Одна из дорожных проблем в условиях Крайнего Севера, особенно на открытых участках — переметы дорог снегом. Для предотвращения таких ситуаций при ремонтах и реконструкции дорог планируется поднимать дорожное полотно. Плохая видимость, особенно в зимний период, тоже порой является серьезной проблемой для участников дорожного движения.

Проблемы возникают и из-за зимнего гололеда. Так как все дороги у нас содержатся в накате, мы обраба-

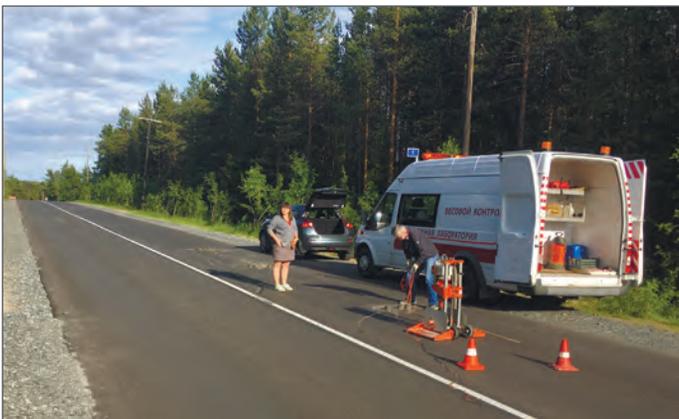


тываем их соляно-песчаной смесью. Уделяем особое внимание спускам, подъемам, поворотам. И многое здесь, конечно, зависит от добросовестности подрядчиков, обслуживающих дороги.

## — Каковы планы на текущий год?

— На 2021 год в рамках нацпроекта предусмотрен ремонт 42 км дорог. Планируется также, как я уже отмечал, отремонтировать минимум три мостовых сооружения. Продолжим работы по освещению дорог, замене дорожного ограждения. Будем приводить в нормативное состояние пешеходные переходы.

То, что на 2021 год запланировано в рамках лимита бюджетных обязательств и наших строительных планов — я уверен, мы сделаем. ■



# ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЕ ВЕХИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА

**К НАЦИОНАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ ПРИСОЕДИНИЛСЯ В 2019 ГОДУ. СЕВЕРНЫЕ ДОРОЖНИКИ УСПЕШНО СПРАВЛЯЮТСЯ С ПОСТАВЛЕННЫМИ ЗАДАЧАМИ В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ.**

**К**ак уточняет пресс-служба Департамента транспорта и дорожного хозяйства Ямало-Ненецкого автономного округа, региональным проектом предусмотрено достижение к 2024 году следующих целевых показателей:

- увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 67,7%;

- доведение в Салехардской городской агломерации доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85%.

В рамках реализации регионального проекта запланировано: ремонт, капремонт и реконструкция участков региональных автодорог; строительство участков дороги Надым — Салехард; ремонт и капремонт участков автодорог местного значения; установка стационарных камер автоматической фото- видеofиксации нарушения ПДД; размещение трех автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на региональных дорогах.

В 2019 году в рамках БКАД дорожные работы были проведены на 109 км, среди них строительство дороги Надым — Салехард (70 км), а также ремонт и капремонт 29 км региональных дорог и объектов улично-дорожной сети городов Салехард и Лабытнанги.



**2020 ГОД БЫЛ ОБЪЯВЛЕН ГУБЕРНАТОРОМ ЯНАО ДМИТРИЕМ АРТЮХОВЫМ ГОДОМ ДОРОГ. ГЛАВНЫМИ СОБЫТИЯМИ СТАЛИ ОТКРЫТИЕ ПУРОВСКОГО МОСТА РАНЬШЕ ЗАПЛАНИРОВАННОГО СРОКА И ЗАПУСК КРУГЛОГОДИЧНОГО ПРОЕЗДА ПО ТРАССЕ НАДЫМ — САЛЕХАРД. В ЦЕЛОМ В РЕГИОНЕ ПРИСТУПИЛИ К РЕМОНТУ И РЕКОНСТРУКЦИИ 400 КМ ДОРОГ, РАБОТЫ РАССЧИТАНЫ НА НЕСКОЛЬКО ЛЕТ.**

В 2020 году в рамках нацпроекта работы выполнены на 66 км автодорог. Среди них — строительство трассы Надым — Салехард (51 км), а также ремонт и капремонт 15 км региональных дорог и объектов улично-дорожной сети городов Салехард и Лабытнанги.

При этом в ЯНАО, исходя из своей практики, хорошо понимают, что в условиях Крайнего Севера для реализации задач нацпроекта необходимо повышать качество строительства и эксплуатации автомобильных дорог. В частности, для устройства верхнего слоя покрытия используется щебеночно-мастичный асфальтобетон (ЩМА), что позволяет значительно продлить срок службы дорожной одежды, снизить образование колеи, а также шум от движения автотранспорта. Для обеспечения герметизации швов сопряжения асфальтобетонных покрытий, уменьшения образования трещин в местах стыков и в целом увеличения межремонтных сроков применяется битумно-полимерная лента «Брит».

В 2021 году в рамках нацпроекта в ЯНАО планируется привести в нормативное состояние более 42 км дорог, из них около 35 км на региональных трассах и свыше 7 км на объектах улично-дорожной сети городов Салехард и Лабытнанги. Также, в соответствии с новым ГОСТом, планируется осуществлять постепенный переход на новые виды ЩМА. ■

# ДОРОГИ ЮГРЫ — СИБИРСКИЙ «МОСТ» РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

Подготовил Игорь ПАВЛОВ

*В СУРОВЫХ КЛИМАТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ МНОГИХ РАЙОНОВ СИБИРИ РАЗВИТИЕ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ ОБЪЕКТИВНО ОСТАЕТСЯ СЛОЖНОЙ ПРОБЛЕМОЙ. А ЧТО ПРОИСХОДИТ В НЕФТЕГАЗОВОМ РЕГИОНЕ, КОТОРЫЙ ПО ВКЛАДУ В ВВП СТРАНЫ УСТУПАЕТ ТОЛЬКО МОСКВЕ? С ВОПРОСАМИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БКАД» МЫ ОБРАТИЛИСЬ К ДИРЕКТОРУ ДЕПАРТАМЕНТА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА И ТРАНСПОРТА ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА — ЮГРЫ КОНСТАНТИНУ ГРЕБЕШКУ.*



— Константин Сергеевич, что можно назвать основными особенностями в организации работ по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Ханты-Мансийском автономном округе — Югре?

— Начиная с 2019 года, Югра принимает участие в реализации нацпроекта в составе трех региональных проектов, соответствующих федеральным: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения». Помимо региональной сети, мероприятия БКАД охватывают у нас УДС трех городских агломераций — Ханты-Мансийской, Сургутской, Нижневартовской.

— Какие масштабы работ и финансирования запланированы в Югре в рамках БКАД? Как распределены средства и приоритеты, исходя из задач федеральных проектов?

— В соответствии с государственной программой автономного округа «Современная транспортная система», утвержденной постановлением Правительства ХМАО от 05.10.2018 №354-п, расходы на реализацию регионального проекта «Дорожная сеть» и достижение целевых показателей на период 2019-2024 гг. запланированы в объеме более 68 млрд рублей. Задействованы четыре вида финансирования. Преобладают средства регионального бюджета (если округленно, это более 29,2 млрд) и внебюджетные источники (почти 32,7 млрд, в том числе средства государственной программы «Сотрудничество»). Остальные расходы — из федерального и местного бюджетов. Почти 50,7 млрд предусмотрено на мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог. Остальные средства ориентированы на капитальный ремонт и ремонт.

Расходы на реализацию регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» на период 2019–2024 гг. запланированы в объеме свыше 1,5 млрд рублей. Из федерального бюджета выделяется по 80 млн рублей ежегодно с 2020 по 2023 год на мероприятие по внедрению интеллектуальной транспортной системы в Сургутской агломерации. Региональные средства в объеме почти 1,3 млрд направляются на размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств (АПВГК) на автомобильных дорогах регионального значения, на приобретение и установку стационарных камер фотовидеофиксации нарушений ПДД на автомобильных дорогах региональ-



ного значения. Остальные расходы — из местных бюджетов и иных источников.

Мероприятия регионального проекта «Безопасность дорожного движения» реализуются в соответствии с государственными программами автономного округа без дополнительного финансирования.

#### — Что было сделано за 2020 год?

— В целом в минувшем году в Югре приведено в нормативное состояние почти 200 км дорог. Если уточнить, то в рамках реализации регионального проекта «Дорожная сеть» завершено: строительством и реконструкцией — 72,58 км (70,44 км — региональные автомобильные дороги, 2,14 км — местные автодороги городских агломераций); капитальным ремонтом и ремонтом — 199,03 км (164,95 км — региональные автомобильные дороги, 34,08 км — местные автодороги городских агломераций).

В составе регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в 2020 году на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения приобретено и установлено 66 камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Также выполнено устройство семи АПВГК. Администрацией Сургута разработан проект и осуществляется внедрение 1-го этапа городской ИТС.

В рамках регионального проекта «Безопасность дорожного движения» утверждены и реализуются: План организационно-профилактических мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на территории автономного округа на 2020-2021 учебный год, Межведомственный план мероприятий по освещению в средствах массовой информации вопросов БДД на 2021 год.

В целях повышения квалификации сотрудников, принимающих участие в ликвидации ДТП, проведены

совместные учения и соревнования пожарно-спасательных подразделений МЧС России, подразделений полиции, медицинских учреждений, дорожных служб. Среди отрядов юных инспекторов движения было организовано окружное соревнование «Безопасное колесо».

#### — Какие объекты явились для Югры наиболее значимыми и капиталоемкими? Смог ли регион выступить с новыми инициативами?

— Завершение работ по строительству участка Тюмень — Нижняя Тавда — Междуреченский (II очередь: VIII пусковой комплекс «Куминский — Тынкуль») протяженностью 41,5 км обеспечило круглогодичное автомобильное сообщение поселка Куминский с другими населенными пунктами автономного округа. Это к тому же часть формируемой магистральной трассы «Тюмень — Урай — Советский — Нягань — Белоярский — Надым».

Реконструкция автомобильной дороги Советский — Ловинское месторождение (IV пусковой комплекс) протяженностью 27,9 км позволила обеспечить безопасное бесперебойное движение. Это часть также важного автодорожного маршрута «Пермь — Серов — Ханты-Ман-





сийск — Нефтеюганск — Сургут — Нижневартовск — Томск».

Инициативой автономного округа стал проект по строительству второго мостового перехода через реку Обь в районе Сургута. В 2020 году велась разработка проектной документации. Реализация проекта в 2021-2024 гг. планируется как часть федерального автодорожного коридора «Тюмень — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард» и позволит разгрузить эксплуатируемый мост, работающий в режиме перегрузки, улучшить условия дальнейшего развития не только Югры, но и всего западносибирского нефтегазодобывающего региона.

— **Насколько широко применялись инновационные материалы и технологии, в том числе учитывающие условия Севера?**

— При выполнении работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту на автомобильных дорогах регионального или межмуниципаль-

ного и местного значения применяются следующие технологии:

- устройство верхних слоев дорожных одежд из щебеночно-мастичного асфальтобетона по ГОСТ Р58406.1-2020;

- применение стабилизирующих добавок при производстве щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей;

- повышение адгезии битумного вяжущего с минеральными материалами;

- применение стыковочных битумно-полимерных лент;

- нанесение горизонтальной дорожной разметки с применением пластичных материалов согласно ГОСТ 52575-2006 с целью увеличения срока ее эксплуатации;

- применение перегружателей при укладке асфальтобетонной смеси;

- применение дорожных фрез с нивелировочным оборудованием.

Используемые материалы: СД-3, БРИТ, «Амдор-10», щебеночно-мастичная асфальтобетонная смесь с полимер-битумными вяжущими, полимерасфальтобетонная смесь типа А марки 1, термопластик, холодный пластик, спрей-пластик для разметки дорог, геотекстиль.

Применяемые технологии и материалы позволяют повысить качество выполняемых работ и срок службы дорожных покрытий в условиях нашего региона.

— **Какой объем работ необходимо выполнить в рамках БКАД в 2021 году?**

— В 2021 году программой дорожной деятельности предусмотрено выполнение работ на 6 объектах строительства и реконструкции и 31 объекте капитального ремонта и ремонта.

В итоге планируется завершить: строительством и реконструкцией — 2,21 км автодорог местного значения городских агломераций; капитальным ремонтом и ремонтом — 56,61 км, из них 40,63 км — дороги регионального и межмуниципального значения, 15,98 км — местного значения городских агломераций, устройством недостающего электроосвещения — общей протяженностью 4,2 км. Планируется также установить восемь АПВГК на дорогах регионального и межмуниципального значения.

— **Какие перспективы по вашей сфере деятельности могут открыться в дальнейшем в рамках реализации Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 года, недавно утвержденной Президентом России?**

— В соответствии с уже реализуемой Стратегией социально-экономического развития ХМАО-Югры

## ИЗ ОФИЦИАЛЬНЫХ ИТОГОВ

**БЮДЖЕТ РЕГИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА ХМАО-ЮГРЫ «ДОРОЖНАЯ СЕТЬ» В 2020 ГОДУ СОСТАВИЛ 9,46 МЛРД РУБЛЕЙ, ИЗ КОТОРЫХ 2,28 МЛРД — СРЕДСТВА ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА, 4,98 МЛРД — ОКРУЖНОГО, ОКОЛО 475 МЛН — БЮДЖЕТ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ И 1,72 МЛРД — ИНЫЕ ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ (СРЕДСТВА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ «СОТРУДНИЧЕСТВО»). ЗА ГОД УЛОЖЕНО ПОЧТИ 3 МЛН М<sup>2</sup> НОВОГО ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ. ВСЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ РАБОТЫ ЗАВЕРШЕНЫ СВОЕВРЕМЕННО. ПРИ ЭТОМ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ В РАЗМЕРЕ 1 МЛРД РУБЛЕЙ ПОЗВОЛИЛО ВЫПОЛНИТЬ ЧАСТЬ РАБОТ, РАНЕЕ НАМЕЧЕННЫХ НА 2021 ГОД.**



до 2030 года большая роль нашего региона в социально-экономическом развитии всей Российской Федерации заключается в наличии транзитных транспортных потоков, соединяющих ключевые промышленные центры страны с районами нового освоения в Арктической зоне. Речь идет, в том числе, об инфраструктуре транспортировки природного газа с месторождений Ямало-Ненецкого автономного округа. Благодаря своему расположению между крупными промышленными и технологическими базами страны – Уралом и Южной Сибирью, с одной стороны, и Арктической зоной – с другой, Югра имеет потенциал стать своего рода мостом, связующим старопромышленные районы с территориями нового хозяйственного освоения в Арктике.

Проходящие по округу автомобильные и железные дороги являются важной частью национальной транспортной системы. При этом уже упомянутая автотрасса от Тюмени до Салехарда имеет перспективу развития в Казахстан и вхождения в международную транспортную сеть Азии). А созда-

ваемый Северный широтный коридор «Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Томск» входит в состав маршрута федерального значения «Северо-Запад – Сибирь», идущего от Санкт-Петербурга через наш регион.

Спрогнозирована реализация масштабных инвестиционных проектов регионального и федерального значения, в том числе: строительство мостов через Обь в Сургутском и Октябрьском районах; строительство автомобильных дорог «Тюмень – Урай – Советский – Нягань – Белоярский – Надым», «Приобье – Игрим – Березово – Саранпауль».

В целом при подготовке транспортного блока Стратегии-2030 сформирован долгосрочный прогноз грузопотока с учетом существующих и планируемых инфраструктурных проектов автономного округа, включенных в перечень наших приоритетных инвестиционных проектов, способствующих расширению сферы хозяйственного освоения территории и повышению транспортной доступности к новым источникам природных ресурсов. ■