

Трудные трассы «Урала»

Федеральное управление автомобильных дорог «Урал» («Уралуправтодор») выполняет уникальную функцию. В отличие от знаменитого Урала, разделяющего Европу и Азию, оно соединяет эти две стороны света. В зоне ответственности «Уралуправтодора» 2436 км автомобильных дорог и 210 искусственных сооружений общей протяженностью почти 15 км.

Среди них автодороги, проходящие по территориям пяти субъектов федерации — Пермский край, Свердловская и Тюменская области, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа. Трудно переоценить значение автодорожной сети в каждой из этих территорий и также трудно поверить, что основная часть федеральных дорог ФУАД «Урал», входящих в международные и российские автотранспортные коридоры, не ремонтировалась по 20–30 лет. По данным диагностических обследований федеральных автомобильных дорог на территории Уральского федерального округа, до 60% от их общей протяженности требуют немедленного проведения ремонтных работ, более 50% нуждаются в усилении дорожной одежды, около 30% — в улучшении ровности покрытия, а на 40% федеральных автомагистралей необходимо выполнить работы по повышению коэффициента сцепления.

Не лучше обстоит дело и с искусственными сооружениями. Не менее трети существующих мостов и путепроводов требуют безотлагательного ремонта. А из эксплуатирующихся на сети федеральных дорог 2304 труб более 20% также требуют замены, реконструкции или ремонта. Из этих цифр можно сделать однозначный вывод о том, что федеральная дорожная сеть Уральского округа далека от нормативного состояния. Причем ее разрушение продолжается как от действия времени, так и от возрастающей нагрузки, которая не ограничивается даже в межсезонье, когда дороги подвержены разрушению больше всего. Уже третий год, весной, тяжелогрузные автомобили беспрепятственно разбивают слабые федеральные дороги, в то время как на территориальной сети сезонные ограничения действуют. В этом году начальник управления ГИБДД ХМАО (Югры) С.И. Алгазин своим решением перекрыл дорогу тяжелогрузным автомобилям. С одной стороны сделал благо для дорог округа, но с другой стороны оказал медвежью услугу развитию экономических связей. Грузы в округ идут по федеральным дорогам из других регионов и дорожники, как люди государственные, не имея прав на ограничение движения и не получая иных

указаний, выдают разрешения на проезд, которые при въезде на территорию Югры оказываются недействительными. Уже летят жалобы во все инстанции. Может хоть это станет дополнительным толчком к решению вопроса об ограничении движения.

Хотя, казалось бы, какие еще толчки нужны, если о необходимости пристального внимания к дорогам сейчас говорят со всех трибун и средств массовой информации, когда люди в десятках российских городов выходят на улицы с протестами против плохих дорог? Но дальше разговоров и обещаний пока не идет, особенно по ситуации с упорядочением межремонтных сроков, с реконструкцией магистралей для приведения сети автодорог в соответствующие существующим и постоянно увеличивающимся нагрузкам нормы. Обновиваются только заявления о том, что к 2010 г. будут строго соблюдаться нормативы по содержанию. Идея эта здравая, особенно в том случае, если содержать нужно будет качественно построенные современные дороги, а не полуразрушенную сеть, на которой все средства будут уходить на бесконечный ремонт выбоин и заливку трещин. Пока что сотрудники «Уралуправтодора» радуются каждому отремонтированному километру, потому что это позволяет убрать с него объемы по ямочному ремонту и, значит, использовать средства содержания для улучшения состояния покрытия на других участках. В целом такой подход напоминает работу по принципу короткого одеяла: в одном месте натянул — в другом проблемы появились. Состояние непрерывного штопанья сети ведет к безысходности и негативно сказывается на подрядчиках. Сейчас, несмотря на развитые рыночные условия, сферой содержания дорог занимаются организации, традиционно выполнявшие функции эксплуатации. Как правило, это бывшие государственные автодоры, имеющие обустроенные базы и наработанную годами практику. Другие, особенно частные подрядчики, сюда не пойдут. На торгах устанавливается такая стартовая цена, что, посчитав уровень рентабельности, который не превышает 3%, частни-

Игорь ЗУБАРЕВ, начальник ФУАД «Урал»



ки, даже участвуя в торгах, ставят заведомо высокие цены, уступая предприятиям, которые традиционно привыкли выполнять эти работы. А те берутся за содержание, зная, что это гарантированный кусок хлеба, который не даст заработать, но позволит предприятию продержаться в ожидании лучших времен.

Пока что эти времена наступили лишь для приоритетного направления — автодороги Пермь–Екатеринбург–Тюмень. Она была передана в подчинение «Уралуправтодору» в 2003 г. из оперативного управления территориальных дорожных организаций. Прошедшее время выявило в этом лишь один недостаток — чрезмерную регламентированность работ. Если запланирован ямочный ремонт на определенном участке, то именно он и должен быть произведен, хотя может быть по реальному состоянию там не обойтись без ремонта картой, или, напротив, часть средств с него требуется использовать на соседнем участке. Зато с переходом в федеральное подчинение четче определились подходы к содержанию. Так с 2004 г. активно проводится программа по приведению полосы отвода в нормативное состояние. До этого в течение десятилетий федеральные дороги зарастали, появлялись проблемы с водоотводом, проветриваемостью, капиллярным подъемом влаги. Сейчас постепенно убирается растительность, восстанавливаются водоотводные каналы, оздоравливается земляное полотно. Еще одно полезное, подсказанное здравым смыслом мероприя-



тие — это программа планово-предупредительных ремонтов искусственных сооружений. Постепенно, с трудом продвигаются вопросы обустройства существующих сервисных пунктов. В прежние годы многие владельцы согласования хотя и получали, но техусловия так и не выполнили. Приходится бороться, хотя для этого нет достаточной правовой базы.

Но главная проблема, конечно же не в этом, а в том, чтобы восполнить отставание по межремонтным срокам. Привести их в соответствие нормам. Пока что приходится удерживать сеть малыми средствами — где нужен капитальный ремонт — проводится шероховатая поверхностная обработка или разрушающееся покрытие перекрывается картами. Все это до поры до времени. Причем такой бесконечно откладываемый период уже наступает. Одна надежда, что с принятием трехлетней программы и выделением дополнительного финансирования какие-то средства достанутся и для проведения дополнительных ремонтов.

А пока что в соответствии с разработанной «Уралуправтодором» стратегией приведения в нормативное состояние автомобильных дорог, на автодороге Пермь–Екатеринбург–Тюмень с 2004 по 2007 гг. был запланирован ремонт и капитальный ремонт на участках протяженностью 315 км на сумму более 2 млрд руб. и реконструкция 12,2 км, стоимостью 250 млн руб. Эта задача близка к завершению. А на период 2008–2010 гг. «Росавтодором» принят проект программы по ремонту и капитальному ремонту на участках протяженностью 170 км, с объемом финансирования 1,5 млрд руб. Так что при условии выделения финансовых средств, к 2010 г. эта автомобильная дорога будет приведена в нормативное состояние.

Впрочем, к тому времени скорее всего этого будет уже недостаточно. Из многолетне-

го опыта известно, что строить всегда надо на перспективу, с учетом развития автомобилизации, а дорожникам пока что приходится завершать начатое десятилетия назад, а значит строить без учета перспективы даже не такого уж и далекого будущего. Конечно и нынешнее строительство порадовало людей, многие из которых даже верить перестают в положительный результат.

Одним из таких чудес для местных жителей стали работы по окончанию строительства обхода поселка Суксун Пермского края. Асфальт со стороны Перми дошел до Суксуна в 1991 г., а спустя год было начато строительство обхода. Но слишком сложным и дорогостоящим он оказался, поэтому тогда временно оставили узкое место, а проезд по Суксуну до сих пор был единственным участком четвертой технической категории на автодороге Пермь–Екатеринбург. Попытка возобновить строительство в 2002 г. закончилась неудачей и вот, наконец, в прошлом году взялись за него всерьез.

Другой важный объект строительства на федеральной сети дорог и такой же долгострой — это обход Краснокамска. Его необходимость много лет диктовалась самой жизнью. Еще в 1989 г. местные жители перекрывали дорогу, требуя вывести транзитный транспорт с узких улочек города. В 1990 г. было принято решение о строительстве, сделана проектная документация. Сложность состояла в отсутствии поблизости грунтов, которые можно было бы использовать как земляное полотно. В итоге после выторфовки болот на глубину до 8 м, выполнили отсыпку камской песчанно-гравийной смесью, доставлявшейся на баржах. Тогда, в начале 90-х гг. с большим трудом сделали пять километров, и надолго заморозили объект. В 2000 г. к нему вернулись, переделали проектную документацию, а с 2003 г. поочередно вводили участки, сбрасывая на

них потоки транспортного движения. Сейчас в работе последний участок протяженностью 6,2 км. Он завершит окольцовку города и полностью разгрузит его.

Эти два объекта стали самыми крупными стройками «Уралуправтодора» за последние годы. Понятно, что этого недостаточно. Даже на приоритетном направлении в строительстве обходов нуждаются поселок Белоярский и город Богданович в Свердловской области. А положение с федеральными дорогами в Тюменской области вообще близко к катастрофическому, несмотря на действующую программу «Сотрудничество» по которой для улучшения их состояния активно используются средства территориальных бюджетов. Нефтедобывающие регионы Сибири в последние годы активно инвестируют развитие дорожной инфраструктуры, как местной, территориальной, так и федеральной сети. Причем выделяемые суммы несравнимы. Если бюджет федерального управления «Урал» в этом году составляет 2,5 млрд руб. на все виды работ, включая содержание, ремонт, капремонт и реконструкцию, то из бюджета субъектов по межобластной программе «Сотрудничество» только на дорогу Тюмень–Ханты-Мансийск предполагается выделить почти в три раза больше. Речь идет о восьми миллиардах рублей!

Но эти суммы выделяются лишь на магистральные дороги, соединяющие тюменский север с общероссийской автодорожной сетью. В частности это автодорога Тюмень–Ханты-Мансийск. А на балансе «Уралуправтодора» есть еще и автодорога Тюмень–Ялуторовск–Ишим–Омск, протяженностью 365,2 км. 130 км этой дороги находятся в удовлетворительном состоянии. А дальше требуется немедленная реконструкция. В этом году работы производятся только на 7 км. Но разрушение идет опережающими темпами. Это связано



с отсроченными ремонтами, с увеличением нагрузки и интенсивности, с отсутствием весенних ограничений движения тяжеловесов.

Еще одно сложное направление — подъезд к Тюмени от автомагистрали «Байкал». Это дорога третьей технической категории. В оперативном управлении 96 км и практически все они до границы с Курганской областью требуют реконструкции с переводом хотя бы во вторую категорию. Геометрические размеры не соответствуют интенсивности движения, которая в среднем достигает 10 тыс. автомобилей в сутки. На головном участке на протяжении 10 км от Тюмени уже устроено 4 полосы движения, и дальше на 24 км есть проект на реконструкцию, но нет средств ни в федеральном, ни в территориальных бюджетах.

И тем не менее, хотя существующая сеть находится в далеком от совершенства состоянии, повсюду наблюдается развитие новых магистральных направлений. Например, в Пермском крае на паритетных началах с «Росавтодором» ведется строительство 16-километрового Западного обхода Перми, сооружается новый мост на подъезде к городу от автомагистрали М-7, развивается южный обход, который напрямую свяжет автотрассы М-7 и Пермь–Екатеринбург, идет реконструкция восточного обхода, который выведет поток транспорта к мосту через Чусовую в направлении на Соликамск. Новое строительство всегда радует, хотя такие масштабные объекты отвлекают значительную часть дорожного бюджета, заставляя все дальше откладывать назревшие ремонты и создавая дополнительную нагрузку на остальную дорожную сеть.

Появляются новые трассы и в других регионах. На территории Ямало-Ненецкого автономного округа за счет средств региональной программы строится автодорога Сургут–Сале-

хард, ставшая частью транспортного коридора №17 Тюмень–Сургут–Новый Уренгой–Надым–Салехард. В прошлом году там введено 42 км и теперь, наконец-то, появился долгожданный круглогодичный проезд до Надыма.

В Свердловской области продолжают работы по строительству автодорожного выхода на границу Ханты-Мансийского округа (Югры). С их завершением широтный транспортный коридор №13 Пермь–Серов–Ханты-Мансийск–Нефтеюганск–Сургут–Нижневартовск–Томск прой-

дет через Югру к границам Томской области. В 2009 г., а возможно и уже в 2008 г. в этом направлении можно будет проехать по зимнику.

Все это очень важные стратегические направления. Достаточно отметить, что общая протяженность автомобильных дорог, составляющих российские автодорожные коридоры, только в пределах Уральского федерального округа насчитывает 4,6 тыс. км. Это практически в два раза больше, чем протяженность действующих федеральных дорог округа. Естественно, с завершением создания коридоров многие из них войдут в федеральную сеть и потому ФГУ «Уралуправтодор», выполняя текущие задачи, постепенно готовится принять их под свою ответственность. Одним из шагов для увеличения эффективности управления дорожной сетью стал перевод ФУАД «Урал» из Тобольска, где эта организация отметила свое десятилетие, в Екатеринбург, в административный и политический центр Уральского федерального округа.

Современная столица УРФО — Екатеринбург — уже почти догнала Москву по ценам на жилье, пригородную землю и по обилию пробок, которые постепенно с улиц города переходят на федеральные автотрассы, большинство которых практически исчерпали свою пропускную способность. Почти в любой их точке можно увидеть медленно ползущие фуры, собирающие очередь из легковушек. На участках, до которых реконструкция еще не дошла, скорость резко падает, и соответственно растут колонны из-за необходимости объезжать многочисленные выбоины. Эта картина напоминает вчерашний день магистралей центральной России, таких как «Россия», «Дон», «Каспий» или «Крым».

Сейчас там хотя и продолжает достаточно остро стоять вопрос о сокращении межремонтных сроков, в целом ситуация с состояни-

ем покрытия настолько улучшилась, что появилась возможность внедрять массу технических новшеств на работах по содержанию. До уральских дорог очередь пока не дошла. Хотя где, как не здесь, в сложных погодноклиматических условиях пригодились бы те же системы метеоповещения или технология работы с чистыми хлоридами. Конечно, объяснить, почему приоритетными во всем оказываются дороги центральных регионов можно высокой интенсивностью движения, политическими и стратегическими особенностями. Но почему так слабо учитывается в этих приоритетах грядущее экономическое развитие промышленного сердца России — Уральского федерального округа?

Это тем более актуально, что в последнее время Приуралье постепенно возвращает себе славу промышленного центра России. Развитый топливно-энергетический комплекс уверенно догоняют восстанавливающиеся черная и цветная металлургия, машиностроение, металлообработка, химическая, нефтехимическая, лесная и деревообрабатывающая промышленность. Урал уже сейчас производит от 20 до 40% общероссийского выпуска металлорежущих станков, экскаваторов, нефтеаппаратуры, химического оборудования и машин для сельского хозяйства, свыше 35% — чугуна. Сельское хозяйство, легкая и пищевая промышленность органично дополняют хозяйственный комплекс Уральского Федерального округа.

Все это развитие невозможно без дорожной отрасли. Ведь половина промышленности Урала ориентирована на использование автомобильного транспорта. Более 80% от общего объема перевозок грузов и пассажиров в регионе осуществляется по автомобильным дорогам. Поэтому дороги, как в Уральском федеральном округе, так и во всей России должны развиваться опережающими темпами, обеспечивая интеграционные процессы между регионами, способствуя образованию новых хозяйственных связей между различными территориями. Строительство, реконструкция и модернизации магистральных дорог должны вестись в геометрической прогрессии, обеспечивающей беспрепятственное движение транспортного потока с большой долей большегрузных и скоростных автомобилей. Это ускорит процессы социально-экономического развития и снизит удельные энергозатраты на транспортировке грузов, обеспечив тем самым большую инвестиционную привлекательность и конкурентоспособность обширных российских территорий. □