



ДОРОГИЕ ДОРОГИ

В последние годы в Удмуртии на строительство и ремонт дорог выделяются рекордные суммы. Несмотря на это, каждую весну на дорожном полотне появляются новые ямы и трещины. Эксперты считают, что такая ситуация вызвана комплексом причин – от нарушения технологий укладки асфальта до нерационального использования бюджетных средств.

ДЕНЬГИ В ФОНДЕ

Как отметил министр транспорта и дорожного хозяйства УР **Виктор Вахромеев**, важным достижением 2014 года было политическое решение оставить весь объем денежных средств, поступивших от транспортного налога и акцизов на топливо, в Республиканском дорожном фонде. Благодаря этому размер соответствующих ассигнований вырос от первоначального фактически вдвое и составил 4 млрд 817 млн рублей. «Увеличение финансирования позволило сохранить республиканскую автодорожную сеть. Более того, мы смогли заняться решением других проблем, провести ремонт дворовых территорий», – рассказал министр.

В 2014 году поступления средств в Республиканский дорожный фонд выросли на 15% по сравнению с 2013-м. Аналогичные счета были открыты во всех муниципальных образованиях Удмуртии. Для их пополнения из регионального дорожного фонда были направлены субсидии в размере 1 млрд 410 млн руб., или почти 30% от общей суммы. Еще 1 млрд 360 млн руб. поступили из российского бюджета. На эти деньги за 2014 год в республике восстановлено 330 км дорог федерального, регионального и местного значения.

НОВЫЙ РЕКОРД

В 2015 году на развитие дорожного хозяйства Удмуртии вновь направляется небывалая сумма – 13 млрд рублей. Из них около 6 млрд 800 млн будет вложено концессионером в рамках реализации проекта государственно-частного партнерства по строительству мостов через реки Кама и Буй. Объем ассигнований Республиканского дорожного фонда составит 5 млрд 230 млн рублей. Еще около 1 млрд предполагается получить из федерального бюджета. Кроме того, порядка 440 млн будет направлено на содержание и капремонт участка федеральной автотрассы М-7 «Волга», проходящей по территории Удмуртии. Другие приоритеты Министерства транспорта и дорожного хозяйства УР сводятся к увеличению объемов строительства сельских дорог и ремонту мостов.

В Ижевске в этом году на дорожные работы выделили 500 млн рублей. Позднее, к концу сезона, эта сумма может вырасти, как происходило в последние два года.

В то же время, по результатам исследований общественного мнения, 48% респондентов считают состояние дорог «самым большим вопросом» в республике. Такие данные привел на заседании коллегии Миндортранса УР Глава Удмуртии **Александр Соловьев**.

«В 2015 году мы постараемся сделать все, чтобы отрасль развивалась, – обратился он к дорожникам. – Финансирование по сравнению с 2014 годом увеличится. Мы сократили капитальные вложения на строительство, ни копейки не забрали из дорожного фонда. Но и спрашивать с вас будем жестче. Уделите особое внимание качеству работ. Если нанимаете субподрядчиков – спрашивайте с них вдвойне».

ДИАПАЗОН ШИРОК

В конце прошлого года Государственный контрольный комитет УР провел проверку расходования бюджетных средств, выделяемых на ремонт дорог в 2012–2014 годах. Было выявлено, что не во всех муниципальных образованиях республики разработаны нормативы содержания и капитального ремонта дорог. «Может применяться большой перечень видов работ. А какой выбрать тип покрытия и способ ремонта, определяли сами муниципальные образования», – сообщила заместитель председателя ведомства **Светлана Калинина**.

По ее словам, в Сарапуле, Воткинске и Можге в основном выполнялся ремонт дорожного полотна. В Ижевске средств на эти цели было выделено в разы больше, поэтому в городе производили перенос надземных и



подземных коммуникаций, устанавливали элементы благоустройства дорог, применяли новые конструктивные решения. Это привело к большой разнице в стоимости работ и порой неоптимальному выбору технологий. Так, если ремонт 1 кв. м посадочной площадки тротуара с асфальтобетоном стоил 419 руб. с гарантийным сроком на покрытие четыре года, то из брусчатки – 1500 руб. с гарантией всего один год.

«Мы проанализировали цены на работы. И получилось, что стоимость ремонта одного километра дорог отличалась в разы – от 5,8 млн руб. в Сарапуле до 39 млн в Ижевске. Кроме того, были выявлены типичные нарушения законодательства о государственных закупках: процедура выбора победителей осуществлялась в тот период, когда эти организации уже работали на дорогах. Общая сумма финансовых нарушений составила 622 млн руб., или 38% от потраченных средств», – пояснила Светлана Калинина.

После получения этих данных Миндортранс УР утвердил положение о проверках условий использования бюджетных трансфертов. Если раньше основное внимание уделялось качеству и объемам работ, то сейчас будет контролироваться соблюдение финансовой дисциплины.

По Ижевску утверждены нормативы расходов, согласно которым капитальный ремонт дорог должен стоить около 8 тыс. руб. за 1 кв. м, обычный – 1,5 тыс. рублей.

Решение региональных властей соответствует общероссийской тенденции. В Минтрансе РФ также озаботились проблемой эффективного расходования средств на ремонт дорог в условиях секвестирования бюджета. Как заявил глава ведомства **Максим Соколов**, с 2015 года предусмотрен постоянный мониторинг стоимости строительства, реконструкции и содержания автомагистралей.

ПОД ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ

Проблема неудовлетворительного состояния дорог вызвана не только завышением стоимости работ, но и неэффективным распределением выделенных средств по объектам, считает председатель общественной организации «Автомобилисты Удмуртии» **Борис Ломаев**: «В этом вопросе важно учитывать интересы жителей республики, следить, чтобы при финансировании работ не происходило лоббирования интересов узких групп. Например, в 2013 году 96 млн руб., или 10% от общего объема субсидий по Ижевску, планировалось направить на ремонт участка Славянского шоссе. Если бы такая сумма была потрачена на эти цели, остальные городские дороги были бы в разрушенном состоянии».

По мнению эксперта, ранее ремонт дорог не был первоочередной статьей расходов республиканского бюджета. Ситуация начала меняться к лучшему после создания

дорожного фонда и усиления общественного контроля.

«Ежегодно мы формируем свои предложения по ремонту и с помощью голосования определяем наиболее нуждающиеся в восстановлении магистрали, – поясняет Борис Ломаев. – Также была введена гарантийная ответственность для подрядчиков в течение четырех лет после сдачи объекта. По нашему предложению в Ижевске этот срок увеличили до пяти лет».

Чтобы обеспечить общественный контроль над качеством работ, была достигнута договоренность о совместной работе

с лабораторией Миндортранса УР. Теперь, если у активистов возникли подозрения в недобросовестности какого-либо подрядчика, они могут провести лабораторное исследование проб асфальта и получить официальное заключение о соответствии выполненных работ нормативам.

Если будет установлено, что брак произошел по вине дорожной организации, она будет вынуждена устранить недостатки за свой счет.

БЕДЫ РОДНИКОВОГО КРАЯ

Государственная проверка выполнения гарантийных обязательств подрядчиками была инициирована администрацией Ижевска весной 2015 года. Во время объездов комиссия с участием представителей Миндортранса УР осмотрела 21 объект ремонта 2012, 2013 и 2014 годов.

«Основной выявленный недостаток – выбоины на проезжей части, – рассказал Виктор Вахромеев. – Однако не все дефекты возникли по вине подрядчика. Часть из них стала следствием некачественного содержания дорог и дворовых территорий в зимний период. Усугубляет ситуацию отсутствие ливневой канализации».

При ремонте дорог в Удмуртии необходимо учитывать климатические и грунтово-гидрологические условия региона, уверена профессор ИЖГТУ, заслуженный строитель УР **Людмила Юдина**.

«Республика находится в зоне повышенного увлажнения, около 80% грунтов – пучинистые. Весной они превращаются в «плывун» и теряют несущую способность, – объясняет эксперт. – К тому же высок уровень грунтовых вод, которые могут подниматься по капиллярам до двух метров. Это приводит к неустойчивости земляного полотна, что, в свою очередь, ведет к разрушению дорожной одежды. Поэтому строительство дорог требует больших вложений. Часто необходима замена грунта. Так, при строительстве западного варианта окружной дороги вокруг Ижевска грунт пришлось менять на глубину 5 метров, что положительно сказалось на качестве данного участка».

В таких условиях любое нарушение технологии строительства или ремонта может обернуться быстрым разрушением дорожного покрытия. «Для повышения срока службы дорожной одежды необходим своевременный ямочный ремонт, который требует строгого соблюдения технологического регламента, – дополняет Людмила

По результатам исследований общественного мнения, 48% респондентов считают состояние дорог «самым большим вопросом» в Удмуртии.



4,817
млрд руб.

объем ассигнований
Республиканского
дорожного фонда

330 км

дорог федерального,
регионального и местного
значения восстановлено

13
млрд руб.

на развитие
дорожного
хозяйства Удмуртии,
из них:

6,8 млрд

строительство мостов
через р. Кама и Буй

5,23 млрд

объем ассигнований
Республиканского
дорожного фонда

~1 млрд

из федерального
бюджета

440 млн

содержание и капремонт
участка федеральной
автодороги М-7 «Волга»

2014

2015

Юдина. – От этого зависит и качество укладываемого асфальтобетона. Деформации передаются по дорожному полотну снизу вверх. Таким образом, если на старом слое покрытия были трещины, выбоины, так называемые копирующие трещины появятся и на новом слое асфальта. Для повышения долговечности в процессе ремонта, реконструкции и даже нового строительства рекомендуется устройство поверхностной обработки («слоя износа»).

С ней согласен Борис Ломаев: если дорожное основание разрушено, нет «подушки» из щебня и песка, ремонтировать верхний слой дорожного полотна практически бесполезно.

Положительный опыт в Удмуртии был получен при ремонте дорог по современным технологиям.

В частности, использование щебеночно-мастичного асфальтобетона обходится дороже, зато обеспечивает длительный срок службы покрытия. Примеры

тому – улицы Ворошилова и Орджоникидзе в Ижевске, которые были отремонтированы по этой технологии и остаются в отличном состоянии уже несколько лет.

Виктор Вахромеев также позитивно оценивает использование полимербитума в дорожных работах. Этот материал на 15%

дороже обычного, зато увеличивает срок службы верхнего слоя покрытия на два-три года. Теперь дело за повсеместным внедрением этих технологий.



Если дорожное основание разрушено, нет «подушки» из щебня и песка, ремонтировать верхний слой дорожного полотна практически бесполезно.

ДЕЛА СОСЕДСКИЕ

Состояние дорог в соседних с Удмуртией регионах существенно отличается. Причины тому – как в финансировании, так и в организации работ. В Уфе на содержание и ремонт дорог ежегодно направляется порядка 2–3 млрд рублей.

«В столице Башкортостана обычно все средства и силы направляются на ямочный ремонт и санацию трещин, – отмечает генеральный директор

ЗАО «Коминвест-АКМТ» Александр Халецкий. – Следующий важный этап – нанесение дорожной разметки. Значительная доля бюджетных средств расходуется именно на эти виды работ».

По словам эксперта, в ряде регионов ПФО успешно используется технология холодной регенерации. Ее суть – совместное рыхление слоев асфальтобетонного покрытия с захватом части слоя основания и добавлением минерального заполнителя с последующим уплотнением катками. Основание получается более качественным, освобождается от напряжений. Экономическая привлекательность технологии в том, что старое асфальтобетонное покрытие используется повторно.

В Татарстане только в 2014 году на ремонт дорог из республиканского бюджета было выделено около 2 млрд руб., в том числе 1 млрд – для улично-дорожной сети Казани. По словам начальника Управления по работе с территориями президента республики Ильнура Гарипова, 300 млн руб. направили на ямочный ремонт, 500 млн – на приведение в нормальное состояние дворовых территорий, 200 млн – на улучшение городской дорожной сети.

ЕСТЬ МНЕНИЕ

Александр ХАЛЕЦКИЙ,

генеральный директор ЗАО «Коминвест-АКМТ» (Москва):

– Необходимо тщательно выбирать подрядчиков, выполняющих работы по строительству и ремонту дорог. Предпочтительнее отдавать местным организациям, имеющим многолетний опыт, парк техники и квалифицированные кадры. Существующее положение, когда контракты на выполнение работ «отдаются» организациям, предложившим более низкие цены, но не имеющим за душой ничего, кроме канцтоваров, приводит к очень серьезным проблемам – как с качеством работ, так и с последующими гарантийными обязательствами.

Борис ЛОМАЕВ,

председатель общественной организации «Автомобилисты Удмуртии»:

– Основные доли рынка в области проведения дорожно-ремонтных работ поделены между крупными предприятиями. Часто монополиза-

ция происходит за счет укрупнения тендеров. Конкурс выигрывает самая сильная компания на рынке. Бывает, что крупный подрядчик не

может выполнить весь объем

работ и нанимает субподрядчиков, которые могут оказаться нерадивыми. Конечно, в следующем году он может к ним и не обратиться, но в этом ра-



боты будут уже выполнены. Но подрядчик несет гарантийные обязательства и за субподрядчиков. В этом плане сейчас самое важное – выстроить работающую схему оперативного контроля качества ремонта дорог.

Борис СОЛОВЦОВ,

генеральный директор ООО «Автодорстрой» (Ижевск):

– На мой взгляд, основная причина неудовлетворительного состояния дорог кроется в недостаточном финансировании. Большая часть средств, выделяемых на проведение работ, тратится на текущий (ямочный) ремонт. На строительство новых дорог и рекон-

струкцию дорожного полотна этих денег не хватает. Магистрали, построенные в советские времена, проектировались с расчетом на гораздо меньшую интенсивность движения. В наши дни количество транспортных средств с каждым годом увеличивается, а дорожная инфраструктура не модернизируется.

В ремонте дорог даже не нужно использовать какие-либо инновационные технологии – достаточно просто соблюдать нормативы. Не стоит забывать о восстановлении искусственных сооружений, ливневой канализации, которые зачастую находятся в гораздо худшем состоянии, чем дорожное полотно.



Негативно влияет на качество дорожного строительства и распределение заказов через аукционы. Конкурс выигрывает компания, предложившая самые низкие цены на работы. Но достаточно бывает увидеть смету, чтобы понять, что за эти деньги невозможно обеспечить высокое качество покрытия.