# Интернет-газета «Реальное время»

# Ленар Сафин: «Гарантийный срок ваши дороги выдержат? Но это не значит, что колеи не будет»

[17:15, 25.10.2017](https://realnoevremya.ru/articles/archive/25.10.2017) 4

Испытанию колейностью подвергнутся новые километры дорог по путинской программе

В первый год действия федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» татарстанские дорожные подрядчики отремонтировали 120 км дорог (около 10%) в Казанской и 63 км (9%) в Набережночелнинской агломерациях, потратив в общей сложности 4 млрд рублей из бюджетов РФ и РТ. Однако победить «вечную беду» казанских дорог — колейность — все равно не получается. Руководство ГКУ «Главтатдортранс» уверено, что причиной деформаций является не качество ремонтных работ и материалов, а интенсивное движение на шипованной «резине» по дорогам, которые выдерживают нагрузки лишь в течение четырехлетнего гарантийного срока. А дальше что? — корреспондент «Реального времени» наблюдал, как вопрос вышел за рамки расширенной коллегии Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ.

## 120 километров казанских дорог вышли из-под ремонта

В ноябре завершился ремонт дорог по федеральному приоритетному проекту «Безопасные и качественные дороги», который нацелен на повышение безопасности дорожного движения в городских агломерациях за счет сокращения мест концентрации ДТП и постепенного приведения дорог в нормативное состояние. Как сообщил сегодня заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства РТ Артем Чукин, в этом году было отремонтировано 119,848 км дорог в Казани и прилегающем к ней Зеленодольском районе, которые образуют Казанскую агломерацию. Непосредственно в Казани ремонту подверглись 74,7 км центральных улиц. Продолжен ремонт Большого Казанского кольца, проспекта Ибрагимова, улиц Декабристов, Восстания, Чистопольской, Горьковского шоссе. Кроме того, за счет дополнительно выделенных по поручению президента РТ средств выполнен ремонт 17,9 км дорог на 12 улицах, входящих в состав проекта. Это улицы Краснококшайская, М. Вахитова, Мавлютова, Пионерская.

Но главным достижением чиновники называют расширение трассы (с выносом инженерных коммуникаций) из поселка Салмачи. В ближайшее время трасса будет открыта, сообщил глава комитета внешнего благоустройства Игорь Куляжев.

Согласно статистическим данным, до старта федеральной программы только 66,5% транспортных магистралей города, или 1114 км, отвечали нормативному состоянию, а после 2017 года индикатор дорожного благополучия должен вырасти до 74,7%, или 1251,6 км, дорог, которые являются качественными и надежными. Вокруг Казани ремонт провели на 6 километрах федеральных дорог: Казань — Оренбург в районе с. Сокуры. Еще свыше 40 км нового асфальтового полотна уложили на региональных дорогах, среди которых Казань — Малмыж и Казань — Шемордан. В Набережных Челнах отремонтировали 62,7 км дорог, в результате чего 70,7% от улично-дорожной сети города должны соответствовать нормативным требованиям.

Всего в этот дорожно-строительный сезон ремонт проводился на 1200 километрах асфальтобетонных дорог для автомобильного движения. Как пояснил Артем Чукин, отремонтировано 391,3 км регионального и 338 км дорог местного значения, 293 км приведены в нормативное состояние, 152 км за счет средств муниципального дорожного фонда. Общая стоимость работ не называлась, но ранее министр транспорта и дорожного хозяйства РТ Ленар Сафин говорил о дорожном бюджете в 16 млрд рублей.

## 80% аварий — на городских дорогах

Итоги большого ремонта дорог сказались на снижении аварийности. По словам Артема Чукина, количество ДТП сократилось: с начала года зафиксировано 3343 случаев, тогда как год назад было 3714 фактов. Хотя статистика показала в этом году парадоксальную тенденцию: 80% ДТП происходит именно на городских магистралях (2,6 тысячи ДТП), тогда как на федеральных трассах за пределами городов только 766 ДТП. Однако этот момент остался без комментария спикера.

«Еще больших результатов нам предстоит достичь в 2018 году», — выразил надежду Артем Чукин. Однако объемы финансирования программы и перечень объектов пока не утверждены на предстоящие годы. «Нам важно уже сегодня понимать объемы финансирования на 2019-й и последующие годы, так как развитие сети в основном будет связано с объектами строительства и реконструкции, что требует заблаговременной проработки проектной документации».

## Контролеры не нашли нарушений у подрядчиков

Глава ГКУ «Главтатдортранс» Эдуард Данилов, чья служба осуществляла контроль качества ремонта дорог, остался доволен ходом работ. По его словам, ГКУ «Главтатдортранс» совместно с ФКУ «Росдортехнология» и Испытательным дорожным научно-производственным центром Института транспортных сооружений КГАСУ было проведено свыше 500 различных испытаний проб дорожно-строительных материалов и асфальтобетонных покрытий. «Результаты проведенных испытаний показали высокое качество выполненных работ, а выявленные замечания были оперативно устранены в период производства работ», — сказал Эдуард Данилов. Залогом высокого качества явилось то, что при ремонте автодорог по программам Казанской и Набережночелнинской агломераций была применена новая технология укладки асфальтового покрытия. «Ее суть сводится к включению в технологическую цепочку укладки асфальта специального перегружателя Shuttle Buggy, позволяющего исключить контакт самосвала с асфальтоукладчиком и производить дополнительное перемешивание смеси непосредственно перед подачей», — рассказал он.

При всех этих усилиях по-прежнему трудноразрешимой остается проблема колейности, признал Эдуард Данилов. По его словам, в 2017 году в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» одной из мер стало использование в качестве верхнего слоя покрытия щебеночно-мастичной асфальтобетонной смеси (ЩМА-20) на полимерно-битумных вяжущих, что должно защитить поверхность дорожного полотна «от абразивного действия шипованных шин». Кроме того, в асфальтобетонную смесь начали добавлять «более износостойкие породы щебня, такие как габбро-диорит».

## Колея появится к концу гарантийного срока, но в пределах нормативов

Гендиректор ГКУ «Главтатдортранс» уверен, что теперь эти дороги будут лучше, то есть выдержат четырехлетний гарантийный срок, во время которого глубина неровностей останется на уровне нормативных значений. «Мониторинг состояния дорог показал, что наиболее подвержены колееобразованию трассы с интенсивным автомобильным движением, а амплитуда образования колеи (глубина неровностей), конечно же, больше в зимний период, — заявил он. — Это подтверждает нашу правоту, что основная проблема — это все-таки не качество выполняемых дорог и применения материалов, а то, что движение происходит на шипованной резине», — вынес он «приговор» автолюбителям. И привел следующие доказательства. Летом глубина неровностей увеличивается на 1—2 мм, а зимой — на 5—6 мм. «Основная проблема — шипованная резина, и с этим мы, конечно, будем бороться. Есть мировой опыт, который мы будем использовать», — пообещал он.

По его словам, служба госзаказчика продолжит мониторить процесс колееобразования на вновь построенных и отремонтированных дорогах: замеряется глубина неровностей асфальтового покрытия в начале эксплуатации дорог и каждый последующий год в течение четырехлетнего гарантийного срока обслуживания дорожным подрядчиком. Ведь в случае выявления критических неровностей подрядчик обязан за свой счет устранять недостатки. Правда, до сих пор подобных претензий госзаказчик не предъявлял.

— Я вас правильно понял, что износ пока нормативный? — вступил в разговор министр транспорта и дорожного хозяйства РТ Ленар Сафин. — Гарантийный срок наши дороги выдержат? — переспросил он.

— Да, — утвердительно кивнул головой Эдуард Данилов. — Но это не значит, что колеи не будет. К концу гарантийного срока она будет, но в гарантийных пределах, — не стал он обещать невозможного шефу.

Ленар Сафин принял его ответ как неизбежную данность. «Я неслучайно задал этот вопрос. Важно, чтобы наши коллеги-журналисты услышали, что мы ищем решения, которые мы применяем для избежания образования колей».
Источник : <https://realnoevremya.ru/society/infrastructure/79957-v-spore-o-koleynosti-ostalas-vinovata-shipovannaya-rezina>