# **«Бизнес-онлайн»**

# **Минтранс РТ о Соколках и Танайке: «Два объекта прописаны в стратегии. Не надо смешивать!»**

4 АПРЕЛЯ

**В дороги Татарстана закатают 24 млрд, против колеи придумали новый битум, а Геннадию Емельянову посоветовали ждать до 2030 года**

77–81% дорог в Казани и Челнах — в нормативном состоянии, заявили сегодня на пресс-конференции в «Татмедиа» чиновники, отвечающие за транспортную сферу в республике. Корреспондент «БИЗНЕС Online» подсчитал: учитывая протяженность автодорог общего пользования в РТ в 38 тыс. км, каждый километр будет «обласкан» финансированием в среднем на 632 тыс. рублей. Куда именно они будут потрачены, читайте в репортаже.

Артем Чукин рассказал, что на этот год на программу дорожных работ заложено 24 млрд рублей: 2 млрд — на новые автодороги, 12 млрд — на ремонт, 4 млрд — на содержание
Фото: [mindortrans.tatarstan.ru](http://mindortrans.tatarstan.ru/)

**24 «ЯРДА» НА ДОРОГИ**

Как рассказал сегодня на пресс-конференции замминистра транспорта и дорожного хозяйства РТ **Артем Чукин**, из 24 млрд рублей в программе дорожных работ на этот год 2 млрд рублей заложено на строительство новых автодорог (88 км), 12 млрд рублей — на ремонт, 4 млрд рублей — на содержание региональных автодорог. Кроме того, будет продолжено строительство подъездных дорог к 27 семейным фермам и 19 садоводческим товариществам, 28 населенных пунктов Татарстана наконец-то будет соединено с «материком», то бишь с дорогами с твердым покрытием.

3 млрд рублей Татарстаном будет освоено в рамках федерального приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», который нацелен на обеспечение безопасности дорожного движения, на улицах Казанской и Набережночелнинской агломераций. Это как традиционный ремонт дорог, так и мероприятия по сокращению мест концентрации ДТП: установка освещения, светофоров, дорожных знаков, искусственных неровностей и пр. Соответственно, в Казанской агломерации на приведение в нормативное состояние дорог общей протяженностью 113,72 км будет потрачено 1,6 млрд рублей, в Набережночелнинской агломерации на 41,85 км дорог — 1,46 млрд рублей. Чукин особо отметил, что за два года реализации программы качество дорог в двух агломерациях улучшилось на 16%, а доля дорог, находящихся в нормативном состоянии, выросла до 77–81%.

Региональные дороги протяженностью 290 км будут отремонтированы за 4,6 млрд рублей, рассказал директор ГКУ «Главтатдортранс» **Эдуард Данилов**. В эту сумму входят строительство и реконструкция 9 мостов, ремонт 11 мостов и одного путепровода, приведение в нормативное состояние 76 школьных маршрутов и пр.

Ремонт улиц и дворов запланирован практически во всех муниципальных образованиях, но приоритет здесь, конечно же, отдается Казани и Челнам. Например, если на все районы вместе взятые выделен 1 млрд рублей, то автограду досталось более 2,2 млрд рублей — на них будет произведен ремонт 40 улиц и внутриквартальных проездов.

**ПОБЕДА НАД МАГИСТРАЛЬНОЙ**

Казани по старшинству досталось больше всех — 5,5 млрд рублей. В столице РТ обновить облик обещают 142 улицам и 430 казанским дворам. Глава комитета благоустройства Казани **Игорь Куляжев** сообщил, что за год будет ликвидировано 93 места концентрации ДТП, установлено 32 светофора, 820 дорожных знаков, 10 км ограждений безопасности.

«Будут продолжены работы по расширению дороги от Оренбургского тракта до нового микрорайона М-14, а также реконструкция улицы Магистральной, которая признана самой [худшей](https://www.business-gazeta.ru/news/364178) улицей Казани», — порадовал Куляжев. Отвечая на вопросы СМИ, он пояснил, почему тянули с ремонтом Магистральной так долго: оказывается, прежде чем ремонтировать, пришлось искать и перекладывать оттуда ветхие коммунальные сети.

Готовятся и другие подарки горожанам — для улучшения ситуация на выезде из ЖК «Салават Купере» будет проведен ремонт двух поселковых улиц, которые позволят заезжать в ЖК, минуя самый загруженный участок дороги. Также запланировано строительство разворотных петель на выезде из Казани, устройство освещения на остановочных павильонах.

«Надеюсь, Казань получит решение давно назревшей проблемы: это строительство дороги по улице Бондаренко — от улицы Солдатской до Сибгата Хакима. А также будет построен новый пешеходный переход на улице 8 Марта», — радовался Куляжев.

Глава комитета с подачи журналистов помечтал о перспективных объектах — например, горожане давно ждут развязку у «Акчарлака», но средств на нее пока нет. Также ведется проектирование продолжения Большого казанского кольца — дороги от проспекта Победы до «Солнечного города».

На днях казанские дорожники приступили к ямочному ремонту. В целом по РТ дорожных «заплаток» наложили уже на площади 7 тыс. кв. метров. На критику со стороны журналистов, мол, опять кладут асфальт в лужи, Куляжев просил присылать все жалобы на почтовый адрес исполкома. Он подтвердил, что по технологии, перед тем как чинить дорогу, ее необходимо, разумеется, просушить.

**СПОРНАЯ ОБЪЕЗДНАЯ ДОРОГА В ЧЕЛНАХ: ОБА ПРОЕКТА ПРОПИСАНЫ В СТРАТЕГИИ!**

200 км федеральных дорог, которые расположены на территории Татарстана, также отремонтируют, будут приведены в порядок два моста и один путепровод. А в преддверии чемпионата мира по футболу будет отремонтирована дорога в аэропорт с заменой автобусных остановок. Об этом сообщил замначальника ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог Волго-Вятского региона Федерального дорожного агентства» **Сергей Автономов**. Наибольший объем работ придется на трассу М7 «Волга» — к октябрю, наконец, будут введены после ремонта последние 30 км автодороги между Казанью и Набережными Челнами. Также планируется приступить к ремонту 10 км дороги М7 в районе города-спутника Казани — Иннополис. В общей сложности на проведение дорожных работ в Татарстане будет потрачено 8,5 млрд рублей средств федерального бюджета.

Отвечая на вопрос журналистов о том, как решается вопрос со строительством обходной дороги Нижнекамска и Набережных Челнов, Чукин сообщил, что сейчас минтранс РТ ведет работу по включению этого участка с мостовым переходом через Каму у села Соколка — протяженностью 26,8 км — в титул федеральной дороги М7. О строительстве пока говорить рано, в этом году власти рассчитывают выполнить разработку проекта планировки и межевания.

Интересно, что в минтрансе вовсе не видят проблем в том, каким образом пускать объездную дорогу — через Мамадышский район или через Елабужский, о чем уже принялись было [спорить](https://www.business-gazeta.ru/article/376190) районные власти. Чукин заверил, что оба проекта имеют право на существование, но идеи главы Елабуги **Геннадия Емельянова**предполагается воплотить существенно позже.

«Эти два объекта прописаны в стратегии. Работы по мостовому переходу Соколка были проведены, в этом году начато формирование проекта планировки территории. Так называемый проект „Алабек“, соединяющий Нижнекамск и Елабугу, планируется к реализации в 2030 году. Не надо их смешивать, они решают разные задачи. Первый решает вопросы взаимодействия районов внутри Камской агломерации, второй интересен, в том числе федеральному дорожному агентству, как создание альтернативного обхода дорогой М7 города Набережные Челны, минуя плотину Нижнекамской ГЭС», — говорит замминистра транспорта РТ.

 **«АВТОМОБИЛЬНОЕ ПОКРЫТИЕ ИСТИРАЕТСЯ, ОТ ШИПОВ ПОЯВЛЯЕТСЯ КОЛЕЙНОСТЬ»**

Ответил Чукин на вопрос «БИЗНЕС Online» о том, найдено ли средство от колеи на дорогах. Напомним, что пару лет назад министр транспорта и дорожного хозяйства РТ **Ленар Сафин** [удивил](https://www.business-gazeta.ru/article/317212) журналистов заявлением о том, что положенные к Универсиаде дороги «просто стерлись». Мол, неверно рассчитали транспортные потоки и в итоге уложили асфальт не той марки.

С тех пор, как заверили сегодня в минтрансе РТ, дорожники провели тщательный анализ казанских дорог, «заболевших» колеей. Была разработана специальная рецептура асфальтобетонных смесей с особо прочным щебнем — ЩМА-20 и ЩМА-22, которые за счет более крупного каркаса оказываются более устойчивы к колееобразованию.

«Помимо обычного битума при ремонте улиц Казани и опорной сети региональных дорог все больше используется полимерно-битумное вяжущее (ПБВ)», — говорит Чукин. К примеру, если в 2016 году было использовано около 2,5 тыс. т ПБВ, то в 2018-м планируется использовать более 30 тыс. т ПБВ различных производителей (ОАО «ТАИФ-НК», ОАО «Алексеевскдорстрой», ОАО «Каздорстрой»). Кроме того, планируется использовать еще и резино-битумное вяжущее.

Если же, несмотря на все усилия дорожников, дорога все равно испортилась в пределах гарантийного срока, то заказчика заставят устранять дефекты за свой счет. Правда, крупных прецедентов пока не было.

«Явные выраженные участки (с колеей) есть — в зонах перекрестков, то есть в зонах активного разгона и торможения транспорта», — признал Чукин, но заверил, что 3–5 мм колеи — это вполне допустимый уровень для дорог, которые выполнены два-три года назад.

Так что идеально ровных и вечных дорог казанцам все-таки не видать, констатируют в минтрансе. После пресс-конференции Чукин продемонстрировал корреспонденту «БИЗНЕС Online» рекомендации Росавтодора по установлению гарантийных сроков конструктивных элементов дорог. Так вот для дорог с интенсивностью движения транспорта более 15 тыс. автомобилей в сутки рекомендовано принимать гарантийный срок 2 года, для дорог с интенсивностью поменьше — 4 года.

«Это чтобы вы понимали: это не мы говорим, что „автомобильное покрытие истирается и что от шипов появляется колейность“. Я беру таблицу, в которой говорится, что при интенсивности движения на одну полосу более 20 тысяч автомобилей возможное истирание в год — до 5 миллиметров. Это же касается и московских улиц, по которым 50–100 тысяч автомобилей проезжает на шипах. Если на региональных дорогах проезжает 1,5–2 тысячи машин в год, то, соответственно, мы на них и не наблюдаем колееобразования», — пояснял Чукин.

**ВЕСЕННЕЕ ТАБУ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ**

Наконец, стало известно, что в Татарстане в этом году все же введут временное ограничение на дорогах для большегрузов — с 15 апреля по 14 мая 2018 года. Этим транспортников «порадовал» первый замдиректора ГБУ «Безопасность дорожного движения»**Анас Адыев**.

Он пояснил, что в весенний период происходит «размягчение дорожного полотна», из-за чего «значительно снижается несущая способность конструктивных элементов дороги». Временное ограничение движения вводится для тяжеловесных транспортных средств, осевая нагрузка которых превышает 6 т на ось. Исключение делается для транспортных средств, которые осуществляют пассажирские перевозки, для автомашин грузоподъемностью до 16 т, перевозящих продукты питания, топливо, лекарственные препараты, семенной фонд, удобрения, почту, а также для аварийной спецтехники и пр.

Всем остальным добро пожаловать за официальными разрешениями на проезд — в ГБУ «Безопасность дорожного движения». Подать заявление можно как в электронном виде через портал госуслуг РТ, так и посредством факсимильной связи, по электронной почте, а также при личном обращении. В Казани ехать нужно на Оренбургский тракт, 5 (здание центральной ГИБДД), в Набережных Челнах — на Казанский проспект, 72, в Альметьевске — на улицу Советскую, 224, в Нурлате — на улицу Складскую, 2. «На пунктах весового контроля спецразрешения продаваться не будут», — предупредил Адыев. В случае движения без разрешения в период временного ограничения владельцам грузовиков будут выписаны штрафы размером до 500 тыс. рублей, водители могут лишиться водительских прав, а само ТС задерживается до устранения причины задержания.

Напомним, что ранее минтранс РФ объявил об отмене весенних ограничений движения большегрузов по автодорогам федерального значения, объяснив это тем, что в настоящее время около 80% федеральных трасс [находится](https://www.business-gazeta.ru/article/368935) в нормативном состоянии. Это решение вызвало воодушевление в рядах грузоперевозчиков, которые мечтали, что татарстанские власти последуют их примеру. Но пока не тут-то было.

[**Наталья Голобурдова**](https://m.business-gazeta.ru/author/38/)

<https://m.business-gazeta.ru/article/377848>