РЕЗ ПЯТЬСОТ», — написал в своих дневниках Пушкин

ка длится не первый год. Но объективно Россия к таким новшествам пока не готова. Что такое платная дорога? Это дорога, построенная на частные инвестиции. А таким образом никто еще у нас дороги не строит. Мы с вами строим на налоги: заплатили автовладельцы дорожный налог, значит, имеют право ездить бесплатно. Как же с них брать еще и плату за проезд по той или иной дороге? Поэтому в тех регионах, где власти решаются на подобного рода эксперименты, использование платных дорог выглядит некорректным. В ближайшем будущем инвестирование строительства дорог не предвидится.

ки, выезд из Магнитогорска в сторону Челябинска до поселка Буранного, участок от Буранного до пересечения с автодорогой Магнитогорск – ЖОС, участок, соединяющий два поселка по территории Абзелиловского района – Красную Башкирию и Озерный. Сейчас полным ходом достраиваем продолжение дороги от поселка Озерного к границе челябинской области и участок в направлении Магнитогорск–ЖОС до границы с Верхнеуральским районом.

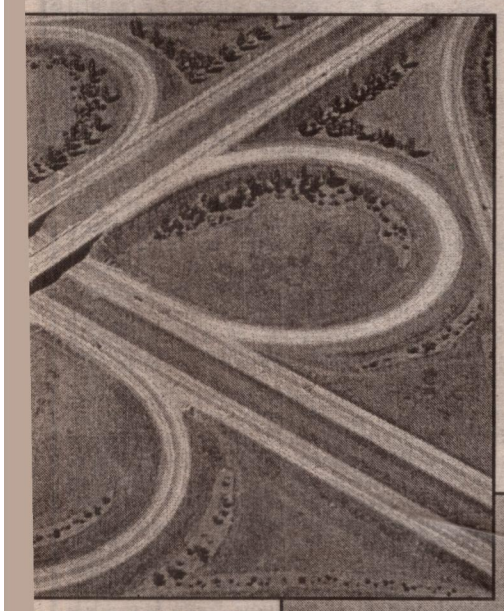
В стадии проекта остался участок от границы Абзелиловского района до трассы Магнитогорск

НТИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Вокруг Магнитки с ветерком

– Недавно официально пущен участок ороги от поселка Буранного в направлении ЖОСа. Что вы можете про него рассказать?

– Окружная дорога позволит разгрузить транспортный поток на Магнитогорск. Госко-



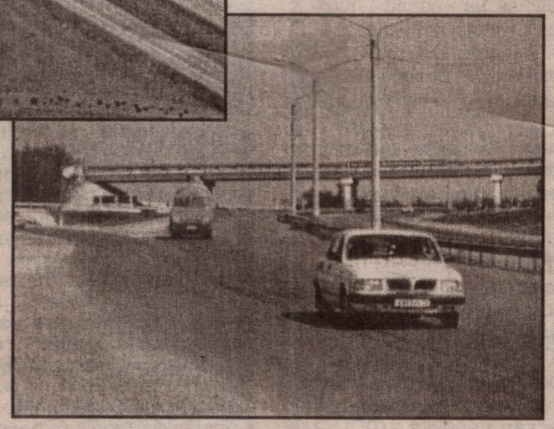
ссия приняла в эксплуацию участок объездй дороги второй технической категории от поелка Буранного до перечения с дорогой Магтогорск-ЖОС протяженностью 19, 4 км. Прита и транспортная развязка на челябинском акте – «полный клеверй листок». Таких крупх развязок в области ка только три. Эти новые объекты являются ставной частью восточного полукольца ъездной автодороги вокруг Магнитки. Теперь анзитному транспорту, следующему в направлении Верхнеуральска, Учалов, Уфы, нет надобсти заезжать в наш город.

Рядом с дамбой строится новый мост рез Урал. Говорят, уникальность этого оружения заключается в том, что оно полностью из металлоконструкций...

Назвать этот мост уникальным будет не сом правильно. Аналогичные конструкции исьзованы на многих крупных российских ре. В нашей области такой мост строится вперв. Он расположен в 600 метрах от плотины хнеуральского водохранилища и будет явься составной частью объездной дороги. длина составит 263 метра. Металлическое азрезное строение позволить получить ровно непрерывную проезжую часть. Срок служтаких сооружений значительно выше желетонных конструкций. Как только построим т; примерно в сентябре следующего года, жение по дамбе будет закрыто.

Относительно окружной дороги в Магогорске: какие участки готовы, какие разработке?

По нашим планам, протяженность всех учав окружной дороги составит около 120 км. егодня завершено строительство следуюучастков: первая очередь обхода Агапов-



– Кизильское – Сибай. По графику проект будет готов к апрелю следующего года.

Городские проблемы не на последнем месте

– Каким образом вам удается не первый год обустраивать часть центральных улиц и проспектов города?

– Существует постановление правительства области о перечне дорог, проходящих через территории городов и населенных пунктов, классифицированных как дороги общего пользования. На их ремонт и реконструкцию выделяется 15 процентов от собранных в областной дорожный фонд средств в данном населенном пункте. К примеру, Магнитогорск собрал какую-то сумму налогов в дорожный фонд. Согласно указанным квотам, 15-процентная часть суммы возвращается в Магнитку. «Южуралавтобан» отрабатывает ту часть денежных средств, которая поступает в качестве налога от ММК. Другую часть вернувшихся денег осваивают муниципальные предприятия ДРСУ.

– Каковы взаимоотношения с муниципальными ДРСУ: это здоровая конкуренция или соперничество за заказы и объем работ?

– Когда мы только вышли на улицы города в 1996 году, было много споров. У нас нормальное взаимодействие со всеми дорожными ремонтно-строительными управлениями города. Наши заказы и денежные потоки пока не пересекаются. Можем высказать друг другу просчеты и ошибки. По качеству выполняемых работ ДРСУ тоже к нам подтягиваются. Так что качество укладки асфальтового полотна в городе несомненно выросло.

– Алексей Иванович, могли бы вы осваивать муниципальные заказы, используя бюджетные средства более рационально, чем те же ДРСУ?

– Желание и мощности у нас есть, мы не против взяться за выполнение муниципальных заказов по строительству и ремонту городских улиц и проспектов. На уровне области «Южуралавтобан» добивается заказов следующим образом: Главное управление дорожного хозяйства объявляет среди дорожников торги, мы анализируем условия строительства того или иного объекта и участвуем в торгах. Думаю, такая же система должна постепенно вводиться на местном уровне. Магнитогорские автовладельцы вправе выбирать ту компанию, которая, на их взгляд, построит более качественную проезжую часть. Сегодня три организации могли бы успешно конкурировать в обустройстве улиц Магнитки – три ДРСУ, дорожно-строительное подразделение треста «Магнитострой» и «Южуралавтобан».

– Количество транспорта в городе с каждым годом растет, однако транспортных развязок нет. На центральных улицах пробки. Как вы считаете, городу нужны современные транспортные развязки?

– В связи с ремонтами мостов город испытывал огромные нагрузки. Сейчас все мосты через реку Урал работают в полном объеме, за исключением недостроенной Казачьей переправы, и пробок стало меньше. Хотя в час пик центральные улицы города не справляются с таким количеством транспорта.

Вряд ли архитекторы несколько десятков лет назад задумывались, что город будет так стремительно развиваться. Никто не прогнозировал и такой рост транспортных средств. Поэтому большая часть нашего города застроена слишком плотно, а некоторые улицы не позволяют расширить проезжую часть. Для современных транспортных развязок нужны немалые площади, перенос или усиление значительного количества подземных коммуникаций. Поэтому в старых районах города вряд ли что-то можно будет переделать.

Хотя некоторые проекты существуют. Например, «Челябгражданпроект» предложил двухуровневую транспортную развязку на перекрестке пр. Ленина – ул. Грязнова. Но, по оценкам специалистов, проект слишком дорог для дефицитного городского бюджета.

Для начала, на мой взгляд, надо привести в надлежащий вид главные магистрали города – проспекты Ленина и Маркса, улицу Советскую, а также радиальные улицы – Вокзальную, Ленинградскую, Комсомольскую, Гагарина, Грязнова, Советской Армии, Завенягина, Труда, 50 лет Магнитки.

Следовало бы центральные улицы на некоторых перекрестках путем строительства наземных или подземных путепроводов разгрузить от пешеходов: повысится и безопасность пеших участников движения, и пропускная способность главных перекрестков.

Несколько облегчит движение окончание строительства участков окружной дороги: транзитный транспорт не будет лишний раз заезжать в город.

В последнее время администрация города и ОАО «Магнитогорский Гипромез» занялись проектированием пятого мостового перехода в самой южной части Магнитки. Но это пока отдаленная перспектива.

Не ради красного словца

– В последнее время известность «Южуралавтобану» прибавил выпуск дорожных ограждений. По мнению многих специалистов, магнитогорские дорожные ограждения с пуском линии цинкования стали вне конкуренции.

– Дорожные ограждения – наше детище и гордость не только «Южуралавтобана», но и всего комбината. Их выпуск мы начинали практически со дня основания и давно стали крупнейшим поставщиком дорожных ограждений. Мы теперь известны не только на отечественном рынке, но и за рубежом: поставки идут в Польшу, Германию, Италию.

Если раньше мы вели оцинкование в «Агрисовгазе» города Малоярославец, то с нынешнего года – в Магнитогорске. «Южуралавтобан» совместно с ММК запустил свою линию цинкования. Это принесло много плюсов: новые рабочие места, часть налоговых платежей остается в городе, снизили издержки на производстве ограждений. Сегодня мы выпускаем девять разновидностей барьерных и три вида мостовых ограждений. Помимо наших заказов, на этой линии комбинат оцинковывает трубную продукцию. Главный наш конкурент – Домодедовский завод металлоконструкций.

– Есть ли еще какие-то технические наработки, которыми вы можете похвалиться?

– Мы первыми в России прошли сертификацию дорожных ограждений. Мы продолжаем совершенствовать их конструкции, повышаем удерживающую способность и долговечность. У нас есть желание выпускать всю гамму качественных дорожных ограждений.

Совершенствуемся и в строительстве и реконструкции дорог, применяя новые смеси при укладке дорожного полотна: стали использовать шлаки. Еще в 1997 году при ремонте проезжей части от ул.Шишки в сторону Северного перехода мы в асфальтовую смесь добавили до 45 процентов гранулированного шлака. И, как показывают исследования нашей лаборатории, применение этого материала привело к отличным эксплуатационным характеристикам участка дороги. Кроме того, впервые в нашем регионе для отсыпки земельного полотна мы используем доменный шлак. Его применение позволяет снизить экологическую нагрузку, уменьшить размеры отвалов.

Наладили производство минерального порошка – компонента, необходимого для подготовки качественных асфальтобетонных смесей. В 1999 году впервые в уральском регионе построили линию по производству кубовидного щебня. Его применение существенно улучшило прочностные свойства и срок службы асфальтобетонных покрытий. При строительстве дороги в аэропорт впервые применили геосинтетический материал для армирования покрытия, препятствующий образованию трещин при использовании бетонного основания. И последний наш успех – получение федеральной лицензии на проведение геодезических работ. Теперь «Южуралавтобан самостоятельно может проводить поиск новых технологий и предоставлять услуги сторонним организациям. Словом, мы стремимся к самым качественным результатам своего труда.

Закрытое акционерное общество «Южуралавтобан» включает в себя дорожное ремонтно-строительное управление, два современных асфальтобетонных завода производительностью 160 и 100 тонн продукции в час, управление механизации, цех по производству дорожных ограждений, комплекс по производству кубовидного щебня, крупнейшее в регионе хранилище битума емкостью 4,5 тыс тонн.
Так структурно выглядит «Южуралавтобан».

Если говорить языком цифр, то с 1995 года – со дня основания, им выпущено 915 тыс тонн асфальтобетонных смесей, 83 тыс тонн дорожных ограждений, общая длина которых составила почти 3300 км. За эти годы построено более 120 км автомобильных дорог I и II категорий технической сложности, проведен ремонт более 70 км городских дорог и дорог общего пользования. Чтобы наглядно представить эти результаты, соединим все участки в одну линию: по дороге Магнитогорск–Челябинск проложена трасса до Южноуральска порядка 220 км.

ДОРОГИ ЗА ДЕНЬГИ

Будем ПЛАТИТЬ ЗА КАЖДЫЙ километр

В 1999 году введен в эксплуатацию участок федеральной автомобильной дороги «Дон» (км 444,5-464,3) на обходе с. Хлевное в Липецкой области на платной основе.

Этот обход является частью международного транспортного коридора, который позволил создать транспортное направление Балтика-Центр-Черное море через Воронеж, Ростов и Краснодар.

На данном обходе установлены тарифы на проезд автотранспорта в следующих размерах: 10 руб. с легкового автомобиля, 20 руб. – с грузового автомобиля разрешенной массой до 8 тонн и 30 руб – с грузового автомобиля разрешенной массой более 8 тонн. При существующей интенсивности движения новшевство не только полностью компенсирует затраты на ремонт и содержание платного участка – в том числе пунктов взимания платы, охраны ПВП, обслуживающего персонала, но и приносит прибыль, которая, к примеру, за девять месяцев текущего года составила 10 млн рублей.

Пока это эксперимент. Для всеобщего применения не хватает буквы закона. Как только примут закон «О платных автодорогах», будем платить за каждый километр.

Материалы подготовлены Алексеем ДУЗЕНКО.
Фото Евгения РУХМАЛЕВА.