

Благоустройство

За первый год реализации национального проекта по приведению к нормативам городских и региональных дорог в Челябинской области было отремонтировано более 170 километров дорог. В Магнитогорске в 2019 году привели в порядок тринадцать участков общей протяжённостью 12,5 километра.

Состояние дорожного полотна – одна из самых болезненных тем среди горожан. За последние годы в городе сделано немало, и дороги на самом деле стали гораздо лучше, чем были. К хорошему привыкаешь быстро. Но ложка дёгтя может испортить даже самую большую бочку мёда: стоит хоть где-то появиться отрезку, который будто бы бомбили, народ изворчится, чертыхаясь на ухабах. Взять, к примеру, улицы Ручьёва: в прошлом году поменяли покрытие на участке от проспекта Ленина до Карла Маркса, а вторую часть – в сторону улицы Доменчиков – залатали с помощью ямочного ремонта. В результате первый участок идеальный, а по второму хоть вообще не ездил. Забегая вперёд, спешу обрадовать автомобилистов, которым приходится преодолевать многочисленные препятствия на этой улице: нынешним летом её приведут в порядок.

Как только позволили погодные условия, дорожники открыли сезон. Стартовали с северной части города. Полным ходом идут работы на улице Локомотивной по дороге на 12-й участок. Перво-наперво снимают верхний, испорченный слой асфальта: реанимировать его нет возможности, но он ещё послужит на поселковых дорогах – именно фрезерованным асфальтом отсыпают проезжую часть в частном секторе.

Как только отслуживший свой срок слой покрытия снят, приходит время демонтажа бордюров. Взамен будет установлен новый бордюрный камень, выполненный по современным технологиям, более надёжный и долговечный, соответствующий техническим регламентам, применяемым в стране. Снимают бордюр при помощи экскаватора с установленным на него вместо ковша «зубом». Водитель машины – настоящий виртуоз: сковырнув огромный

Дорожный сезон открыт

Второй год Магнитогорск принимает участие в федеральном дорожном нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»



© Дмитрий Рухмалёв

камень, делает контрольный захват, чтобы освободить землю от обломков и арматуры, а потом этим же приспособлением отодвигает все удалённое на обочину.

Дорожное движение по ремонтному участку не прекращается. Для обеспечения безопасности там, где работает техника, выставляют опознавательные знаки, чтобы автомобилисты издалека видели препятствие, могли снизить скорость и объехать место работ. Дорожный рабочий Ягафар Мырзабулатов на месте не стоит, поскольку демонтаж проходит быстро и нужно успеть передвинуть ограждение и предупредительные фишки и знаки дальше.

– Около двухсот пятидесяти метров успеваем демонтировать за день, – рассказывает Ягафар. – Чтобы поставить потом новые бордюры и отсыпать обочину, нужно вычистить качественно. Поэтому углубляется «зуб» на тридцать-пятьдесят сантиметров.

Навесное оборудование экскаватора потом меняют на ковш, который собирает всё, что демонтировано

Подтверждением тому служит машина, работающая на противоположной стороне. Впрочем, в уборке бордюрного камня и мусора принимает участие и более манёвренная техника.

– Протяжённость ремонтного участка точно определить сложно, потому что она складывается из трёх отрезков, – рассказал начальник отдела по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог МКУ «УКС» Андрей Поздняк. – Общая же площадь чуть больше двух тысяч квадратных метров. Улица Локомотивная стала одним из первых участков, на которых работы идут в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На то, чтобы сделать

здесь всё «под ключ», потребуется около трёх недель. Проводится так называемый средний ремонт, при котором полностью меняют верхний слой асфальтобетонного покрытия, бордюры, восстанавливают обочину и дренажную систему. Программа направлена на то, чтобы привести к нормативным параметрам дорожную систему: продольные, поперечные уклоны дороги выдерживают в определённых стандартах, применяя новый вид покрытия, который должен прослужить больше заявленного гарантийного срока. Кроме того, на ремонтируемых участках устанавливают люки инженерных сетей нового типа, так называемые плавающие, что позволяет избежать разрушения колодцев на проезжей части.

В 2019 году в Магнитогорске такой ремонт выполнен на 160 тысячах квадратных метров полотна. В 2020 году в плане 18 адресов протяжённостью больше 12 километров общей площадью около 100 тысяч

квадратных метров. На эти цели выделено 150 миллионов рублей.

Подрядчиком выступает МП «Магнитогорскинвестстрой». К работам привлечены две субподрядные организации, которые распределили участки согласно своим мощностям. Сейчас стартовали работы не только на улице Локомотивная, но и на Оранжевой и Менделеева.

– В 2020 году спрос за национальные проекты будет высокий, – подчеркнул губернатор Челябинской области Алексей Текслер, обращаясь к главам муниципалитетов во время очередного совещания. – Планы серьёзные: около 400 километров дорог должны отремонтировать, что почти вдвое больше, чем в прошлом году. Из них в рамках программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 170 километров, всего 74 объекта.

Алексей Текслер отметил, что одной из основных целей национального проекта считается снижение смертности на дорогах. Но пока показатель, разработанный для региона, находится в зоне невыполнения поставленной задачи. Министр дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Алексей Нечаев обратил внимание, что ситуация с пандемией коронавируса на дорожников повлияла в меньшей степени. По поручению главы Челябинской области конкурсные процедуры были завершены до начала марта. Поэтому времени для подготовки к сезону было достаточно.

Напомним, в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» до 2024 года в Магнитогорске планируют отремонтировать участки улично-дорожной сети общей протяжённостью 200 километров. В ближайшие два года запланировано привести в порядок 24 участка. Кроме того, в 2020 году в рамках программы нанесут разметку на 25-ти участках дорог в Магнитогорске и Челябинске. Будет реализована и программа «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», по которой в Магнитогорске начнут внедрять интеллектуальные транспортные системы. Также на средства городского бюджета, а это около 50 миллионов рублей, в этом году выполнят ремонт ещё на 57-ти участках.

© Ольга Балабанова

Контроль

Контроль над дорожными камерами хотят передать «дочке» Ростеха. Аналогичное предложение в прошлом году поддержки не получило, но это не смущает Правительство РФ, которое решило попробовать ещё раз, пишут «Колёса.ru».

В России большинство нарушений правил дорожного движения выявляется с помощью дорожных камер. Самым частым из них остаётся превышение скоростного лимита на 20–40 км/ч. Деньги, полученные в виде оплаты штрафов, как правило, направляются в региональные бюджеты, оттуда распределяются в дорожные фонды. Однако в случае, когда за установку и обслуживание комплексов фото- и видеонаблюдения отвечает частная компания, она получает часть от этих средств (либо определённый процент, либо оговоренную сумму с каждого взыскания). Теперь власти хотят привести к тому, чтобы за все камеры отвечала только одна компания, которая принадлежит госкорпорации.

О том, что соответствующее распоряжение правительства сейчас готовит Минкомсвязь, сообщает «Коммерсант». Согласно этому документу, единым исполнителем контрактов по установке и обслуживанию камер фиксации

Все штрафы в одни руки?



© Андрей Серебряков

нарушений ПДД станет ООО «Глонасс БДД», «дочка» госкорпорации «Ростех». Письма были разосланы в Росавтодор, который ответственен за камеры на бесплатных федеральных трассах, а также руководству нескольких регионов.

Уже известна «цена вопроса» для регионов за сотрудничество с единым поставщиком услуг. Так, создание системы фиксации нарушений ПДД обойдётся в 1,2–2,6 млн. рублей (за каждый комплекс); за

передачу информации в ГИБДД попросят от 65 до 150 тысяч рублей в месяц (с каждой камеры); за обслуживание имеющейся системы – от 15 до 60 тысяч рублей (в месяц за комплекс); за аренду камеры – от 65 до 150 тысяч рублей в месяц.

В списке компаний, которые сейчас зарабатывают на штрафах с камер фиксации нарушений ПДД, числятся «Мегафон», «Ростелеком», «МВС Груп», Vessolink, «Ситроникс» и другие.

Напомним, «Ростех» ещё в 2019 году предлагал Президенту РФ Владимиру Путину выбрать компанию «Глонасс БДД» в качестве единственного поставщика услуг по установке и обслуживанию дорожных камер. Тогда глава государства направил идею в разработку Правительству РФ, однако она не нашла поддержки ни у участников этого рынка, ни у занимавшего тогда кресло вице-премьера Максима Акимов, ни у бывшего министра

цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Константина Носкова. Теперь лица в Белом доме поменялись (смена правительства произошла в январе 2020-го). В Минкомсвязи изданию подтвердили, что работают над соответствующим документом.

Конечно, на рынке идей недолговечны: в ассоциации производителей и операторов систем фиксации ОКО, которая была учреждена в марте 2020-го (включает в себя сразу несколько участников), отметили, что это разрушит конкурентную отрасль и вынудит часть компаний уйти из бизнеса. А по мнению координатора движения «Синие ведёрки» Петра Шкуматова, это также может остановить развитие дорожных камер в техническом плане.

Напомним, в скором времени может измениться система оповещения водителей о камерах. Предлагается вешать новый дорожный знак только на въезде в населённый пункт. Недавно рабочая группа ОНФ выступила с поправками, предполагающими, что обозначать нужно всё-таки каждую камеру на дороге, а также они предлагают предупреждать автомобилистов о том, что они выезжают из участка, находящегося в зоне видимости комплекса.