

Александр Александрович, давайте начнем с небольшого экскурса в историю. Когда и в связи с какими потребностями города было создано ваше предприятие?

- Предприятие образовано в соответствии с распоряжением правительства города в феврале 2003 года. При реорганизации ГУП «Доринвест» тогда и было выделено наше государственное унитарное предприятие, на которое возложена задача совершенствования эксплуатации Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД) и третьего транспортного кольца (ТТК). Как известно, пуском тоннелей на Беговой и Шереметьевской мы замкнули ТТК, теперь там обеспечено движение без светофоров. Правда, ведутся еще доработки по въездам и выездам, но главное сделано - прямой ход обеспечен. Что касается нашей основной функции, то мы выступаем в качестве единого заказчика по содержанию этих двух крупнейших транспортных систем столицы.

- В принципе, задача непростая. На очереди уже четвертое кольцо...

- Очевидно, в перспективе мы будем заниматься и этой магистралью. Что же касается обслуживания как такового, то имеется в виду весь комплекс работ: уборка дорог и инженерных сооружений, ремонт дорожных покрытий и элементов обустройства трасс, озеленение полосы отвода, разметка, упорядочение системы информационного обеспечения. Мы также обеспечиваем городские дорожные организации противогололедными средствами и строительными материалами, занимаемся созданием автоматизированных противогололедных систем (АПС), предоставляем в аренду подрядным организациям специализированную технику и оборудование.

- А если выделить приоритеты?

- Особое внимание уделяем содержанию, уборке и текущему ремонту дорог, инженерных сооружений, мостов, тоннелей, надземных и подземных пешеходных переходов, других элементов инфраструктуры магистралей. Общая площадь обслуживаемых нами дорог превышает 9 млн. квадратных метров - при том, что интенсивность движения достигает 12-15 тыс. автомобилей в час. Такая нагрузка заставляет особенно серьезно относиться к проблемам колеевости. К числу приоритетов я бы отнес и информационное обеспечение магистралей, прежде всего в местах наиболее сложных развязок третьего кольца.

- Вы заказчик. А кто у вас подрядчик? И как строятся отношения с ними?

- За три года нашей деятельности в качестве заказчика произошел своего рода естественный отбор организаций, выполняющих подрядные работы на магистральных с надлежащим качеством и технологией. Если можно так выразиться, брак здесь невелик: те фирмы, которые приходят в надежде урвать легкие деньги, не понимая специфики и не создавая уровня требований, у нас не задерживаются.

В основном мы сотрудничаем с крупными организациями, которые являются лидерами в своей сфере. Капитальный ремонт асфальтобетонных покрытий занимают фирмы, которые получили самые высокие оценки по качеству работ со стороны ОАТИ, ГИБДД и Департамента ЖХиБ. В их числе - ООО «Трансстромсервис», ОАО «Асдор», ООО «СДС Аран» и другие. Все организации прошли жесткий конкурсный отбор, имеют собственные асфальтобетонные заводы и передовую технику, за длительный период работы там сформировались высокопрофессиональные коллективы. В числе тех, кто занимается обслуживанием дорог и содержанием инженерных сооружений на МКАД и ТТК, хотел бы отметить ГУП «Гормост», ГУП «ДМУ-1», ГУП «ДЭК-3».

- На чем было сосредоточено главное внимание в минувшем году? Какие задачи вы наметили для себя на год текущий?

- Во-первых, был обеспечен необходимый уровень ремонтных работ. Все-таки мы провели их на площади около 1,26 млн. квадратных метров. Во-вторых, активно занимались устранением недостатков в информационном обеспечении магистралей: заменили, например, информационные знаки на развязках ТТК. Это позволило обезопасить дорожную ситуацию - водители получают теперь четкое представление о направлениях движения. Совместно с ГИБДД города Москвы в 2005

году на МКАД и ТТК проводилась корректировка въездов и выездов, что тоже должно содействовать улучшению транспортной ситуации в городе.

В новом году объем ремонта асфальтобетонного покрытия должен возрасти практически на треть. Продолжим также работы по локальным расширениям, по применению новых реагентов для обеспечения качественной зимней уборки, будем внедрять новую технику для уборки магистралей и ремонта инженерных сооружений. Серьезная забота - содержание газонов и зеленых насаждений в поло-

машинами «унимог Н04400» для уборки разделительной стенки, роторными снегоочистителями Б-4 фирмы «Бошунг». А всего на балансе нашего предприятия находится свыше трехсот единиц специализированной техники, которая отвечает самым современным требованиям.

Что касается морозов, то в этот период хорошо показали себя твердые реагенты. Мы убедились, что выборочное, аккуратное применение реагента дает нужный результат, а вот жидкие при аномально низких температурах малоэффективны.

развязках. Опыт показал: эти системы эффективно предотвращают образование гололеда, что особенно важно на участках подъема.

Вы знаете Ярославку - там две огромные развязки. Так вот, даже в самые сильные снегопады жалоб от ГИБДД не поступало. Это результат работы АПС. То же самое - на нулевом километре МКАД, у шоссе Энтузиастов. Там тоже мощная развязка, где на самых сложных участках - на въезде и выезде - установлены такие системы. Во время снегопада за утро, в течение пяти часов, они срабатывали по четыре раза. Поначалу задумались о перерасходе, но потом прикинули: что такое полторы - две тонны, которые подаются через АПС, если в целом в отдельные

тированы неправильно. Просто надо попутно со строительством колец заниматься расширением трасс, улиц и проспектов, куда перетекает транспорт с наших магистралей. Город должен беспрепятственно принимать эти транспортные потоки, тогда движение значительно облегчится. А пока мы упираемся в узкие дороги. На выходе с ТТК, например, много таких проблемных мест. То есть необходим именно комплексный подход. Думая о сохранении исторического облика города, важно и о транспортных потребностях не забывать.

Теперь о МКАД. Дорога встает именно по причине проблем с въездом и выездом. Я считаю, самая большая беда здесь - это вакханалия при строительстве крупных торговых центров и рынков со стороны области. Нет, я не против «Икеи» и «Ашана». Дело в другом. Размещать их надо было не в двух сотнях метров от МКАД, а хотя бы километрах в пяти. Тогда не стопорилось бы движение из-за большого скопления автомобилей на съездах с трассы и въездах на нее.

Александр НАЛОГИН: КОЛЬЦО К КОЛЬЦУ - И ВСЁ ГОРОДУ К ЛИЦУ

Александр НАЛОГИНУ 53 года. Окончил Московский институт народного хозяйства им. Плеханова. С 1982 года трудится в коммунальном хозяйстве столицы - заместителем директора, затем директором автодорожной базы, начальником РСУ. В 1994 году возглавил ОАО «ДРСУ», с апреля 2003 года - генеральный директор ГУП «Кольцевые магистрали». Отмечен медалью «В память 850-летия Москвы», благодарностями правительства Москвы, нагрудным знаком «Почетный дорожник России», почетными грамотами. Заслуженный работник жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации.

се наших магистралей с особым вниманием к планированию и устройству цветников на видовых участках МКАД и ТТК.

- Сезонность сказывается на вашей работе?

- В определенной степени. Естественно, лето - пора интенсивных ремонтов. В этот же период активно занимаемся покраской, зелеными насаждениями. И результат на виду: общая площадь наших цветников превышает 8,5 тыс. квадратных метров. Занимаемся остекленными надземными и подземными переходами - их у нас 108. Стараемся хотя бы по два перехода в год приводить в порядок. Беда в том, что это имущество в городе беречь еще не научились: вандалы расписывают стены, бьют светильники.

Большие работы проводит ГУП «Гормост». Если раньше конусы под мостовыми сооружениями были просто отсыпаны щебнем, то сейчас мы одеваем их в бетон и плитку. Это облегчает обслуживание, да и общую эстетику магистралей улучшает.

- нынешняя зима устроила настоящий экзамен - и по снегу, и по морозам. Как работаете в таких условиях вашим службам?

- В декабре случилась метель, когда сразу выпало 29 сантиметров снега. Но мы справились благодаря применению прогрессивных технологий. На МКАД, например, практикуется метод скоростной уборки, предусматривающий одновременное выполнение операций по сдвиганию снега, прометанию полотна и обработке реагентами на скорости 40 - 45 километров в час без остановки движения транспорта. По распоряжению правительства Москвы городской Департамент ЖХиБ приобрел с этой целью шесть машин «джетбрум» фирмы «Бошунг». Мы располагаем также высокопроизводительными и технически передовыми уборочными машинами «асторос 3341» на базе шасси «мерседес-бенц»,



ФОТО ЮРИЯ СТЕКОУА

- То есть возврата к соли быть не может?

- Ни в коем случае! Вы посмотрите, как стала оживать природа вокруг МКАД, когда мы отказались от соли. Ведь раньше она просто губила растительность вдоль магистралей. Вообще, надо отметить, что немногие крупные города так активно используют реагенты. В Хельсинки, например, до сих пор применяют соль. Мы же сейчас располагаем всей необходимой структурой для работы с реагентами, есть специальная техника, базы хранения. Одна только база в Южном Бутове чего стоит! Вообще, хочу подчеркнуть: если раньше мы ездили учиться на Запад, то сейчас сами можем научить кого угодно содержанию дорог - и летнему, и зимнему. Наш опыт устранения гололеда на дорогах при помощи реагентов имеет мало примеров в мировой практике. А по объемам вывоза и утилизации снега нашему городу, думается, нет равных в мире.

- «МС» не раз уже писала о такой новинке, как автоматические противогололедные системы. Будете ли внедрять их дальше?

- Это действительно новое и перспективное дело. АПС самостоятельно, по показаниям датчиков температуры и состояния полотна, производят обработку проезжей части жидким реагентом. Используются две модификации таких систем - отечественная и фирмы «Бошунг». Монтируем их на сложных участках развязок, и все они действуют. Восемь таких систем установлены на Ленинградской, Горьковской, Калужской, Ярославской и Алтуфьевской развязках, а также на 30-м километре МКАД. В этом году предусматриваем продолжить строительство АПС на Осташковской и Дмитровской

дни мы расходует по 500 тонн реагента? Главное, что не образуется заторов и обеспечивается безопасность.

Новые технологии и материалы широко применяются сейчас при выполнении работ по капитальному и текущему ремонту. Например, в прошедшем году мы использовали высокопрочные асфальтобетонные смеси - щебеночно-мастичные (ЩМА), «Битрекс» и другие. В чем их достоинство? Они позволяют успешно бороться с образованием колеевости, в целом улучшают эксплуатационные характеристики дорожного покрытия, повышая срок его службы. А главный эффект в том, что они способствуют безаварийному содержанию дорог и объектов инфраструктуры.

Уже в течение двух лет на МКАД и ТТК мы применяем также скоростной метод разметки. Он предусматривает движение разметочных машин по полосам, одна за другой, но не более трех, с защитным сопровождением. В итоге время проведения разметки сократилось в три раза. Не менее важно и то, что такой метод исключает нахождение рабочих на объекте.

- Сейчас можно слышать суждения о том, что наращивание числа колец вокруг столицы все-таки не позволит разрядить напряженную транспортную ситуацию. С другой стороны, учитывая историческую планировку города, альтернативы им нет. В самом деле, Москву уже невозможно «нарезать» в виде прямоугольников. Ваше мнение на этот счет?

- Именно в силу исторической планировки города у нас нет выбора: нужны новые транспортные кольца. И я не согласен с тем, что они не позволяют разрядить транспортную ситуацию. Проблема не в том, что кольца спроек-

Следующий путь - организация движения по нескольким ярусам. Посмотрите на третье кольцо, где уже сейчас немало эстакад и тоннелей. Весь мировой опыт подсказывает, что транспортные системы мегаполиса должны развиваться именно в таком направлении. Другого пути просто нет.

Считаю, что состояние МКАД и ТТК на данный момент соответствует высоким международным стандартам. И это прямой результат того внимания, которое уделяется со стороны правительства Москвы, Комплекса городского хозяйства и Департамента ЖХиБ инженерному состоянию и содержанию магистралей.

- Александр Александрович, в заключение - несколько слов о коллективе...

- К настоящему времени у нас текущая практически отсутствует. Более четверти составляет молодежь, в то же время много зрелых сотрудников, имеющих колоссальный жизненный и профессиональный опыт. То есть обеспечено главное - преемственность. А ведь именно этого недостает сейчас многим коллективам, где ломают голову в поисках достойной замены людям, уходящим на пенсию. Я вспоминаю пору своей ранней юности, когда пришел на Московский завод координатно-расточных станков. Там в бригаде токарей трудились люди разного возраста и опыта - от меня, 15-летнего паренька, до самого старшего «деда», которому в ту пору всего-то было 46 лет. Получился сплав молодости и опыта: в бригаде было кому учить и кого учить. Вот такую преемственность поколений мы и стараемся поддерживать.

Петр ПОЛЫНОВ