

-Модное название у вашего центра, Сергей Иванович. Не ошибусь, предположив, что создан он не очень давно?

- Да, вы правы. Появление нашего предприятия – веление времени, отражение резко возросшего внимания городских властей к состоянию московских дорог. Центр был создан ровно пять лет назад, в сентябре 2001 года. Почему? Дело в том, что возникла острая необходимость изменить систему контроля качества выполнения дорожных работ в Москве. При этом явно ощущалась потребность в профессиональном, отраслевом контроле подобного рода. Потому что мало просто находить огрехи в работе дорожных подрядных компаний – важно оказывать дорожникам грамотную помощь: своевременно корректировать проектно-сметную документацию (до начала работ), наблюдать за самими работами и вносить соответствующие поправки до их завершения. Ведь вы понимаете, что заставлять подрядчиков исправлять свой брак, как говорится, постфактум неэффективно, неэкономично.

Мы также рекомендуем предприятиям применение тех или иных технологий, в частности, использование прогрессивных видов асфальтобетонных смесей для укладки дорожного полотна, занимаемся повышением квалификации дорожников – как рабочих, так и руководителей. Контролируем процесс эксплуатации столичных дорог.

Центр начал свою деятельность с паспортизации московских дорог. Паспорта эти частично были утеряны или находились у самих подрядчиков. Тогда в городе еще не сформировалась унифицированная система дорожно-ремонтных работ. Оперировали общими показателями – объемом работ и необходимой для этого суммой бюджетных средств. И все. Никакого мониторинга. Воссоздав эту базу данных, сейчас мы можем проследить, когда, где и кем за последние пять лет проводились дорожные работы, и какие именно.

- На вашем попечении все московские дороги? Но это же огромное поле деятельности!..

- Конечно. В Москве 4732 улицы, их протяженность – 4835, 9 км. Площадь дорог нашего мегаполиса – 90 млн. кв. м. Масштабы, что и говорить...

- Как я понимаю, центр стал чем-то вроде «дорожной ЧК». А реальные возможности, силы, средства для реализации предоставленных полномочий у вас есть?

- Во-первых, действует специальный, официально утвержденный регламент, позволяющий нам осуществлять эти контрольные функции. Согласно регламенту кроме нас контролем заняты Транспортная инспекция, ОАТИ, службы заказчиков в округах и районах, ГИБДД.

- Надзорных органов не счесть! Почему же дороги зачастую находятся в плачевном состоянии?

- Не могу с вами согласиться. Вполне вероятно, мои утверждения будут отличаться от общепринятого мнения, но я утверждаю: в целом дороги в Москве сейчас находятся в нормальном техническом состоянии. Мы в круглосуточном режиме обследуем состояние дорожного покрытия в городе. Действуют жесткие нормативы по срокам выявления и устранения колеиности, просадок, разрушений дорожного полотна. Устранить выявленное разрушение по этим нормативам необходимо в течение суток. Если это касается проблем с люковым хозяйством – через трое суток. Да, ежедневно в городе обнаруживается порядка 90 разрушений дорожного полотна, но ведь это одна десятитысячная от общей площади улично-дорожной сети! За последние пять лет площадь ремонтируемых ежегодно дорог превышает 10 млн. кв. м. И это начинает приносить свои плоды.

- Итак, вы утверждаете, что московские дороги находятся в приличном состоянии. А что, с вашей точки зрения, означает

это самое приличное состояние?

- Если мы можем обеспечить безопасное движение транспорта и пешеходов, стало быть, дорожное полотно ведет себя неплохо. Однако, поймите, автопарк города насчитывает более трех миллионов автомобилей, то есть интенсивность движения, а значит, давление на дорожное покрытие многократно возросло. Вот недавно мы обследовали состояние полотна в Лефортовском тоннеле. Там в сутки проходит не менее ста тысяч машин. Конечно

ми наполнителями. Три года назад с применением БИТРЭКа было заасфальтировано семь участков дороги, через год еще восемь, а в прошлом – уже 28. В следующем году намечено до десяти процентов объема ремонтных дорожных работ в городе осуществлять с использованием БИТРЭКа. На данный момент участки дорожного полотна, заасфальтированного с этим вяжущим, находятся в отличном состоянии. Но мы профессионалы, а потому должны как минимум в течение пяти лет следить,

ве заставить фирму ликвидировать нарушения уже за свой счет. Далее подрядчик, проводивший ремонт дороги, дает определенные гарантийные обязательства. И если в течение этого времени дорожное покрытие начнет разрушаться, компании придется – опять же за свой счет – погрешности исправить. Один раз не выполнил гарантийных обязательств, другой – глядишь, репутация компании оказалась подпорченной. В столице на рынке дорожно-строительных работ существует весьма острая конкуренция. Не можешь качественно выполнять работу – в следующий раз подряды отдадут более искусному исполнителю. Кстати сказать, мы знаем

разметочных материалов с нашими рекомендациями для заказчиков. Дважды в этом сезоне нами была проверена разметка, нанесенная на улице Знаменские Сады и Волгоградском проспекте. Здесь применялось свыше двадцати различных красок и эмалей. В отдельных местах уже заметен износ, где-то снизился коэффициент яркости...

- А каково участие вашего предприятия в подготовке города к зиме?

- Руководителем Комплекса городского хозяйства Петром Аксеновым на наше предприятие возложены задачи по организации входного контроля за качеством постав-

Сергей АТАНЯН:

У КАЖДОЙ ДОРОГИ СВОЙ ХАРАКТЕР, НО У НАС К НИМ - ОБЩИЙ ПОДХОД

Сергей Иванович АТАНЯН родился в 1953 году в грузинском городе Ахалкалаки. Окончил Армянский сельскохозяйственный институт в Ереване. В настоящее время завершает обучение во Всероссийской государственной налоговой академии. Трудовую деятельность начинал рабочим на столичном Люблинском литейно-механическом заводе, где впоследствии стал мастером, затем старшим технологом. В объединении «Мосжилпромкомплект» был начальником смены. Возглавлял агропромышленный комбинат «Луховицкий». Десять лет руководил созданной им частной дорожно-строительной фирмой «Зеленая дорога Люблино». С марта 2006 года – генеральный директор государственного унитарного предприятия «Центр мониторинга дорог и дорожных технологий».



ФОТО: ЕДУАРД ПЛАГОВКА

но, при подобной эксплуатации требования к качеству дорог заметно ужесточились. Мы располагаем целым арсеналом спецоборудования, позволяющего эффективно контролировать состояние дорожного полотна. Имеем три автомобиля, укомплектованных соответствующей аппаратурой. Есть георадар, с помощью которого можно определить наличие пустот под покрытием, буровые установки, позволяющие узнать, насколько изношено полотно и что находится под его верхними слоями.

В Москве по заданию руководителя департамента Артура Кескина проводятся многочисленные эксперименты, цель которых – выявить наиболее качественные современные асфальтобетонные материалы. Всего три недели назад подобного рода масштабный эксперимент был проведен на МКАД. Выбрали десять участков по 500 метров каждый. На этих участках испытывали по пять различных асфальтобетонных смесей. Среди них, например, БИТРЭК (битумно-резинный экологически чистый композиционный вяжущий материал, созданный научно-производственной компанией «Инфотех». - В.Р.), щебеночно-мастичные смеси и др. О последних, скажем, еще несколько лет назад никто и не слышал. БИТРЭК мы испытываем с 2003 года. Этот вяжущий материал перспективен в сочетании с други-

как ведет себя любой новый материал в условиях колоссальной интенсивности транспортных потоков, нашего сурового климата, чтобы после этого вынести окончательный вердикт о целесообразности применения материала в массовом порядке. Моментально же найти в дорожном строительстве панацею невозможно. Ведь каждая дорога имеет собственный характер. Дороги пролегают на разных основаниях, имеют различные профили, неодинаковое количество люков и колодцев...

- А случается ли, что заказчики и подрядчики стараются сделать вид, будто вас нет - проигнорировать ваши рекомендации? Мол, в прошлом году ремонтировали и в этом придем латать ту же дорогу. Получим опять бюджетные денежки, а стало быть, и легкую прибыль.

- На первом этапе функционирования центра такие ситуации имели место. Теперь – нет, потому что, не применяя новаций и научно обоснованных рекомендаций, рискуешь допустить брак. А бракоделов в Москве не уважают. Это ведь чревато не только штрафом. По нашему заключению балансодержатель впра-

практически все о подрядчиках – компаниях, работающих в данной сфере. Это касается и набора применяемой ими техники, и квалификации персонала. Мы знаем даже о том, кто и где прошел профессиональную переподготовку. В городе сейчас просто невозможно заново на одной и той же улице проводить ремонт полотна. Хотя бы потому, что в нашей системе мониторинга хранится полная информация о количестве и качестве проведенных всеми подрядчиками Москвы дорожных работ.

- Дорожная разметка тоже на вашем попечении?

- Конечно. И в прошлом, и в этом году проводились серьезные испытания новых материалов для разметки, что называется, в полевых условиях. В нынешнем году такие испытания прошли в июле. Экзамену подверглись два вида материалов – краски-эмали и пластики: холодные пластики, спреи и штучные формы. И здесь, как и в случае с асфальтобетонными смесями, мы находимся в постоянном поиске. Продолжаем подбор оптимальных материалов. По итогам полевых испытаний прошлого года был составлен рейтинг лучших

принимаемых в город противогололедных материалов, соблюдением норм их расхода, регламента и технологии уборки магистралей и улиц города. В течение всего зимнего периода в круглосуточном режиме мы проверяем своевременность вывоза снега, работу снегоплавных пунктов, баз хранения реагентов и т.п.

- И все-таки, простите за риторический вопрос, когда дороги у нас можно будет сравнивать с европейскими?

- Дело тут не только в качестве дорожных и ремонтных работ и покрытий. Понятно, что и средств на все сразу не хватает, и одновременно убедить всех в том, что надо соблюдать технологии, сроки и графики, тоже сложно. Но я считаю необходимым проводить централизованные закупки материалов для изготовления асфальтобетонных смесей и разметки, потребных городу. Все это, без сомнения, положительным образом скажется на качестве и сохранности дорожного полотна в Москве. К дорогам, как это делается на Западе, надо относиться бережно.

- Центру мониторинга дорог и дорожных технологий исполнилось пять лет. Юбилей как-никак. О чем вы, руководитель, мечтаете, отмечая день рождения центра?

- О том, чтобы объять необъятное. Мы в состоянии, образно выражаясь, каждой столичной дороге поставить диагноз, то есть описать состояние дороги и рекомендовать, что, как и когда нужно делать, чтобы полотно оставалось исправным и качественным. А для этого хорошо бы два раза в год полностью обследовать «состояние здоровья» улично-дорожной сети столицы. Нужна дополнительная техника, нужны финансовые средства, причем не слишком большие – 10-15 млн. рублей. Учитывая, что на ремонт дорог в городе ежегодно тратится порядка полтора миллиарда рублей. Я убежден, что эффект от подобных обследований был бы существенный. Стала бы значительно совершеннее система планирования затрат на ремонт дорог, и деньги, потраченные на эту своеобразную диагностику, окупались бы многократно. В наших силах предоставить четкие, научно обоснованные рекомендации практически для каждой улицы с конкретной интенсивностью автомобильных потоков. Мы можем подсказать, какую на данной улице следует применять асфальтобетонную смесь. Главное, мы смогли бы охватить не только центральные магистрали, крупные транспортные развязки, но и дойти до каждого района, внутриквартального проезда. Что интересно, дополнительных ресурсов для этого не понадобилось бы – деньги были бы просто перераспределены, и их использование стало более эффективным. Говорят, мечтать не вредно, но отчего же не помечтать в день рождения? К тому же мечты эти вполне могут воплотиться в жизнь...

Беседу вел Владимир РАТМАНСКИЙ