

Игорь Александрович, ваше предприятие выполняет достаточно широкий спектр работ, связанных с дорогами и общим благоустройством столицы. А какие задачи вы для себя определяете в качестве главных?

– Мелочей в работе дорожников не бывает. Ведь нормальная эксплуатация магистралей и всей сопутствующей инфраструктуры требует тщательного и неукоснительного выполнения целого комплекса мероприятий. А если конкретно, то основные задачи «Доринвеста» были определены в феврале 1994 года, когда мэром столицы обязал соответствующие службы обеспечить беспрепятственное движение транспортных потоков на главных магистралях города при любых погодных условиях. Цель и предмет нашей деятельности как раз и состоят в обслуживании столичных трасс федерального значения. Это ремонтные работы и реконструкция дорожного полотна, уборка улично-дорожной сети столицы, нанесение дорожной разметки, благоустройство. В сфере ответственности «Доринвеста» более 16 миллионов квадратных метров улично-дорожной сети. Сюда входят практически все основные магистрали и почти 90 процентов центральной части столицы: территория Кремля и Красная площадь, Александровский сад, Китай-город, Кремлевское и Садовое кольца. Мы обязаны создать комфортные и безопасные условия для тех, кто пользуется нашими дорогами.

– Есть, наверное, какие-то различия в обслуживании дорог в самом городе и за его пределами?

– Да, определенную специфику учитывать приходится. Все городские улицы и магистрали тесно вплетены в систему жилищно-коммунального комплекса любого города. А за городом нет участков дорог с такой плотностью пешеходных переходов и перекрестков, люков канализационных колодцев, полос разгона и торможения, всевозможных «карманов» и выездов с прилегающих территорий. И естественно, обеспечение безопасности движения в мегаполисе требует значительных сил и средств. Это касается и ямочного ремонта, и обновления разметки, не говоря уже о ремонте капитальном. Ведь в городе мы не можем выделить половину полотна проезжей части, чтобы на оставшейся площади в спокойном ритме вести работы. Приходится ремонтировать дорожное полотно ночью, когда интенсивность движения транспорта спадает. При этом своими работами мы не должны мешать и ночному отдыху москвичей.

Еще один осложняющий фактор: наши магистрали пересекаются с множеством других городских коммуникаций, а потому на проведение тех или иных работ требуется масса согласований.

– Ближится зима, которая приносит дорожникам массу дополнительных проблем...

– Конечно, зима – наиболее сложный для нас период. Важно ведь не только очищать улицы от снега, но и добывать, чтобы дорожное полотно не было скользким. Для борьбы с обледенением мы уже несколько лет не применяем ни техническую соль, ни песко-соляные смеси. Вместо них активно используем противогололедные реагенты калиевой группы, причем с 2005 года – только отечественного производства. Применяем хлористый кальций, который в отличие от технической соли практически не накапливается в почве. По мнению ученых-химиков, при соблюдении норм расхода эти реагенты не оказывают вредного воздействия на экологию города. Кроме того, надо иметь в виду, что обработанный реагентами снег мы не вываливаем в водоемы или на газоны, а утилизируем через снегосплавные пункты. Причем талая вода попадает в реку лишь после прохождения очистных сооружений.

Хотел бы подчеркнуть, что в городских условиях соответствующие государственные органы осуществляют достаточно жесткий экологический контроль. Нельзя сбрасывать со счетов и контроль общественный – со стороны самих горожан. Все это обязывает нас строго сверять свою деятельность с технологией и регламентом.

Сейчас мы присматриваемся к канадскому опыту использования передвижных снеготаялок. В соответствии с распоряжением правительства столицы и Департамента ЖКХиБ уже закуплены в Канаде три таких механизма. Они способны перерабатывать соответственно 20, 60 и 80 тонн снега в час. Техника уже в Москве, сейчас идут процедуры ее регистрации. Организовано и обучение персонала для работы на передвижных снеготаялках.

Трудно сказать, какая зима нас ждет, но опыт последних лет подсказывает,

что надо быть готовым и к обильным снегопадам, и к крепким морозам. Поэтому добиваемся, чтобы подготовительные работы по всем направлениям были проведены на высоком уровне. Это касается и самой дорожной инфраструктуры, и подготовки техники, и создания необходимых запасов противогололедных материалов. С учетом остатков прошлого зимнего сезона накоплено 16 963 тонны жидких и 104 473 тонны твердых реагентов. Это соответственно 31 и 43 процента от общего объема заготовок на зимний сезон.

содержать дороги просто невозможно.

– Насколько я знаю, «Доринвест» лидирует в применении новой техники и технологий на дорогах...

– К этому подталкивает сама жизнь. Вы ведь знаете, какими темпами растет интенсивность движения на московских автотрассах. Соответственно увеличивается нагрузка на дорожное покрытие. Оно быстрее изнашивается, появляются колеи. И наши специалисты активно ищут новые технологические подходы и материалы, чтобы замедлить износ. Так, для ремонта дорожного покрытия мы стали приме-

дет признан удачным, то такими покрытиями планируем оборудовать участки перед пешеходными переходами и сами переходы, пешеходные дорожки, опасные повороты и остановки.

– Обеспечение безопасности движения в условиях транспортной перегрузки – задача весьма непростая. Как вы ее решаете?

– Здесь я бы особо выделил меры по увеличению пропускной способности улично-дорожной сети и повышению качества разметки на полотне. Уже в течение десяти лет мы реализуем программу

– Недавно ваши специалисты продемонстрировали еще одно ноу-хау – машину для удаления старой разметки гидравлическим способом. Как прошли ее испытания на московских дорогах?

– Вполне успешно. Машина обладает высокой производительностью. Важно и то, что с дорожного покрытия сразу удаляются отфрезерованный материал и вода, значит, без промедления можно наносить новую разметку. Наши коллеги из Швеции попросили поработать у них в феврале – марте, когда использовать демаркировщик на своих дорогах мы по сезону еще не можем. Согласитесь, это свидетельствует о признании нашего опыта уже на международном уровне.

Должен подчеркнуть, что «Доринвест» занимается не только приобрете-

**Игорь УРМАНОВ,
генеральный директор ГУП «Доринвест»:**

ГОВОРЯТ, ДВИЖЕНИЕ - ЭТО ЖИЗНЬ. А КАКОЕ ЖЕ ДВИЖЕНИЕ БЕЗ ДОРОГ?

Игорь УРМАНОВ родился в 1955 году. Окончив в 1977 году дорожный факультет Томского инженерно-строительного института, работал мастером, затем главным инженером и начальником Асиновского дорожного ремонтно-строительного управления. В 34 года возглавил областное автодорожное предприятие – Томскавтодор. С июля 1997-го по май 2004 года находился на государственной службе, занимая посты заместителя руководителя Федеральной дорожной службы, заместителя директора Российского дорожного агентства и руководителя департамента Минтранса России. С июля 2004 года возглавляет ГУП «Доринвест». Награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» второй степени, имеет почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации».



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРЧЕНОВА

– Экологи не случайно обращают внимание именно на масштабы применения реагентов. Как рассчитываются допустимые нормы расхода? И какими средствами обеспечивается их соблюдение?

– Одной из основных предпосылок эффективности нашей работы стало создание единой многофункциональной системы мониторинга. Специальный отдел предприятия регулярно получает данные и анализирует ситуацию, складывающуюся на дорогах столицы. Мы тесно взаимодействуем также с Центром мониторинга дорог и дорожных технологий. Благодаря этому наш оперативный дежурный располагает самой последней информацией об интенсивности осадков, о высоте облачного покрова и видимости на дорогах, о силе и направлении ветра, о влажности, температуре воздуха и дорожном покрытии. Имея такие всеобъемлющие данные, диспетчер может дать квалифицированный прогноз состояния столичной автотранспортной системы как на ближайшие часы, так и на несколько суток. На основе этой информации вырабатывается алгоритм деятельности наших подразделений.

Ученые разработали регламент, четко определяющий количество реагентов, которое должно применяться в конкретных условиях и с учетом предстоящих изменений в погоде. Это позволило нам изменить подход к технологическому обеспечению процесса распределения противогололедных материалов. На автомобилях установлены компьютеры и автоматические распределители реагентов. Водитель заносит в базу данных полученные распоряжения, и реагенты используются с необходимой степенью плотности в расчете на квадратный метр: твердые – от 15 до 60 граммов, жидкие – от 10 до 35 миллилитров. Должен заметить, что сегодня без такой современной техники и компьютерного оснащения в мегаполисе эффективно

нать щебеночно-мастичные смеси вместо асфальтобетонных. В результате стойкость покрытия увеличивается.

Мы впервые применили во время ремонта так называемую трещинопрерывающую сетку из геосинтетических материалов, которую теперь активно используют во многих регионах России. Настоящим полигоном передовых дорожных технологий стал Ленинский проспект столицы. Здесь, опираясь на рекомендации ученых, на площади в десять тысяч квадратных метров мы опробовали армирующую сетку, которая препятствует образованию колеи и появлению трещин. Были использованы также более устойчивые к капризам погоды многощебенистые смеси и щебеночно-мастичный асфальтобетон. Одновременно с капитальным ремонтом на магистральных дорогах ведем восстановление колодцев с использованием специальных разгрузочных плит. Прорабатываем вопрос о внедрении в Москве покрытий противоскольжения и цветных покрытий. Сегодня ими уже оборудованы 18 остановок общественного транспорта на Ярославском шоссе, а также наземные пешеходные переходы на проспекте Мира.

– Мне доводилось их видеть. Спрашивал мнение водителей городского транспорта – они довольны. Жители тоже не против, чтобы цветовая гамма улицы стала более разнообразной и яркой.

– Главное, конечно, в том, что применение этой технологии позволяет не только украсить город, но и повысить уровень безопасности дорожного движения. Испытания показали, что названные покрытия увеличивают коэффициент сцепления в три раза и вдвое уменьшают тормозной путь автомобиля на мокром асфальте. Если эксперимент бу-

правительства Москвы по улучшению пропускной способности дорог за счет локальных мероприятий. Суть программы – разгрузка транспортных узлов после расширения проезжей части и создания дополнительных полос движения в местах пересечения улиц, устройство заездных «карманов», установка транспортных и пешеходных ограждений, «лежащих полицейских».

Состояние дорожной разметки тоже является важнейшим фактором обеспечения безопасности движения. Благодаря появлению новых материалов мы сумели значительно повысить износоустойчивость и улучшить внешний вид разметки. Современные технологии позволяют наносить ее во время ремонтных работ. Полимерная лента утапливается прямо в покрытие, что дает двойной эффект. Во-первых, экономится время, во-вторых, в несколько раз увеличивается срок службы разметки.

В прошлом году в соответствии с решением городского Департамента ЖКХиБ мы провели контрольно-полевые испытания красок и эмалей для горизонтальной разметки. По их результатам определен перечень материалов, которые рекомендованы к применению на улицах Москвы в текущем году. Кстати, этими рекомендациями могут воспользоваться и дорожники из регионов, если не имеют возможности самостоятельно проводить подобные испытания. Отныне ни один разметочный материал не будет применяться на дорогах столицы, если его высокое качество не подтвердится на опытных участках. В нынешнем году такая работа тоже проведена: нанесена разметка красками на улице Знаменские Сады в Бутове и термопластиком – на Волгоградском проспекте. По итогам эксперимента будут выработаны практические предложения по применению этих материалов.

нием лучших образцов зарубежной техники – мы выполняем функции заказчика при разработке новых образцов дорожно-эксплуатационных машин на отечественных предприятиях. Выясняя в процессе эксплуатации сильные и слабые стороны импортных машин, мы готовим технические задания на выпуск российских аналогов. И наши машиностроители научились выпускать вполне конкурентоспособные оборудование и технику.

– Игорь Александрович, наш разговор проходит накануне Дня работников дорожного хозяйства. Хотелось бы вас поздравить с профессиональным праздником и пожелать успешной работы на непростом поприще. А что бы вы могли через газету сказать коллегам в преддверии праздника?

– Мы, дорожники, посвятили себя истине благородному делу: ведь дороги, мосты не просто объединяют города и регионы – они объединяют людей. Дороги – кровеносная система государства. Поэтому развитие дорожной инфраструктуры стало сейчас одним из приоритетных направлений развития страны. Что же касается московских дорожников, то их исключительно напряженный труд обусловлен темпами, которыми прирастает в столице количество автомобилей. Удастся вводить в эксплуатацию новые объекты, эффективно обслуживать существующую улично-дорожную сеть, в любых погодных условиях обеспечивать движение транспортных потоков. Поэтому всем труженикам и особенно ветеранам нашей отрасли хочу пожелать крепкого здоровья, осуществления их самых смелых замыслов и надежд, а также дальнейшей успешной работы на благо родного города.

**Беседу вел
Петр ПОЛЫНОВ**