

**С**ергей Иванович, организация, которой вы руководите, можно назвать главным диагностом состояния дорог в столице. Но сейчас, насколько мне известно, в некоторых административных округах власти, точнее - главных управлений заказчика, сами начинают контролировать состояние дорожных покрытий и следить за ходом их ремонта. Как вы оцениваете их роль в этой работе?

- Центр мониторинга дорог и дорожных технологий занимается не только оценкой состояния дорог. Мы контролируем и качество их ремонта, причем в масштабах всего города. Опыт самостоятельной диагностики в этой сфере есть лишь в Восточном округе столицы, и «Московская среда» рассказывала об этом. Пока мы никак не сотрудничаем с ГУП ГУЗ ВАО, но, если будет инициатива с их стороны, готовы ее рассмотреть - точно так же, как приглашения к сотрудничеству из других административных округов.

Как мы работаем? В распоряжении специалистов есть машина «газель», оборудованная георадаром. Конечно, учитывая масштабы мегаполиса, с ее помощью нельзя проводить диагностику всех дорог, включая и не главные магистрали. Так что работа, которую мы проводим с помощью этой передвижной лаборатории, заключается в регулярных проверках состояния дорожного покрытия на МКАД и третьем транспортном кольце. Постоянный контроль ведется уже третий год, причем по каждой полосе движения.

В нынешнем году центр планирует получить еще шесть подобных машин, укомплектованных необходимыми приборами и оборудованием. Если появится такой диагностический парк, мы сможем проводить стопроцентный мониторинг дорог и всех объектов дорожного хозяйства в городе.

**Нужно ли будет административным округам подавать заявки в Центр мониторинга, чтобы ваши мобильные лаборатории оценили состояние дорог там?**

- Ни с какими особыми заявками обращаться не придется. Если правительство Москвы поручит Центру мониторинга вести эту работу, наши специалисты дважды в год станут наведываться на каждую московскую улицу и проверять ее состояние. Список объектов будет составляться в зависимости от значимости той или иной магистрали. Маршруты будут распланы на три месяца вперед, так что и проверяемые, и проверяющие всю информацию будут иметь заранее.

Что очень важно, подобный регулярный контроль позволит оценивать ситуацию на каждой из улиц в динамике, сопоставлять результаты. А это очень важно для того, чтобы дать квалифицированные рекомендации о том, необходимы ли здесь ремонтные работы, и если да, то какие именно, проконтролировать качество их проведения, а затем проследить, как поведет себя отремонтированное дорожное покрытие.

**Словом, ситуация чем-то будет напоминать обязательную диспансеризацию граждан, которая позволяет выявлять заболевания на самой ранней стадии, а потому успешно лечить?**

- Безусловно. Возможно, вы обращали внимание на то, как иногда москвичи критикуют дорожных рабочих за то, что они разбивают вроде бы хорошее дорожное покрытие и кладут асфальт заново. Переживают люди, что бюджетные деньги кто-то в землю зарывает. Но им невдомек, что под крепким асфальтом могут скрываться пустоты, причем немалые (размер их зависит от грунта, по которому проходит дорога), изломы, деформации. А это уже грозит провалами. Разве не случались такие серьезные происшествия, например, в центре Москвы? Асфальтовое покрытие - лишь «одежда» дороги. Если ее износ определить несложно даже визуально, то в том, как будет развиваться ситуация внутри, без специального, послышного контроля не разберешься.

**По какому принципу сегодня определяются дороги, которые требуют первоочередной диагностики?**

- Как я уже упомянул, основное внимание мы пока уделяем самым загруженным магистралям - таким, как МКАД и третье транспортное кольцо. Помимо того, совместно с такими организациями, как ГУП «Доринвест», ГУП «Кольцевые магистрали», мы составляем титульный лист дорог, нуждающихся в капитальном или текущем ремонте. На основании исследований, кото-

рого контроля? Ведь они давно и успешно практикуются, к примеру, в горнодобывающей, газовой промышленности, а также коммунальными службами западных государств.

- Разумеется, дискуссии велись и ведутся. Это в самом деле технология будущего. Но проблема упирается в финансирование - такие приборы очень дорогостоящие. Они пока не используются ни в Москве, ни в каком-либо другом регионе России. Что же касается зарубежной практики, то далеко не все страны

Ведь негативную информацию не утаишь: я упоминал, что сведения о том, как ведутся работы, мы ежедневно передаем в Департамент жилищно-коммунального хозяйства. Влияет и экономический фактор: ни одно нарушение не остается без последствий. Если замечания серьезные, подрядная организация передельвает участок дороги заново. Если недочеты мелкие - к примеру, проба показала, что толщина асфальта где-то меньше положенного на полсантиметра, фирму при окончательном расчете просто оштрафуют. Учитывая суммы таких заказов, даже 1 процент от объема запланированной прибыли, недополученный фирмой-нарушителем, бу-

МКАД было выделено десять участков по 500 метров. Каждый из них заасфальтировали разными, наиболее перспективными, с точки зрения специалистов, асфальтобетонными смесями. И мы смотрим, как ведет себя в динамике дорожное покрытие на каждом из этих участков. Осенью первые результаты будут обнародованы, и мы представим так называемый промежуточный рейтинг смесей. В целом же наблюдения, чтобы быть более точными и объективными, должны длиться не менее двух лет. Кстати, на финальном этапе даже простой обыватель, проезжающий на своем автомобиле по экспериментальной площадке, сможет почувствовать разницу.

На мой взгляд, без таких «полевых» испытаний не следует признавать «самым-самым» ни один материал. Скажем, в последнее время много говорят о пользе в качестве

Сергей АТАНЯН:

## «ДИСПАНСЕРИЗАЦИЯ» НУЖНА ДОРОГЕ, КАК ЧЕЛОВЕКУ

Сергей Иванович АТАНЯН родился в 1953 году. В 1977 году окончил сельскохозяйственный институт в г. Ереване, в 2004 году окончил Московскую государственную налоговую академию. В течение 12 лет руководил строительной фирмой «Зеленая дорога в Люблино». С 2006 года - генеральный директор ГУП «Центр мониторинга дорог и дорожных технологий» ДЖКХиБ г. Москвы.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

рые проводит наш центр, составляются рекомендации по предстоящим работам. Но мы не только даем советы, а и занимаемся текущим и приемочным контролем. И подрядные организации прекрасно об этом знают. Словом, для того чтобы специалисты приехали на объект и проконтролировали ход работ, никакой заявки не требуется. Это наши прямые обязанности.

Кстати, контролем занимаемся не только днем, но и ночью, когда поток автомобилей минимален. И ежедневно к шестнадцати - восемнадцати часам сотрудники центра готовят справку, которая направляется руководителю Департамента жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства г. Москвы. Там сообщается о том, в каких районах каких округов ведутся те или иные работы, какие подрядчики задействованы и какие недостатки выявлены, где организация вообще не вышла на объект, каково санитарное состояние фронта работ... На основании такой регулярно поступающей информации руководству легче объективно оценивать текущую ситуацию, а также планировать стратегию и тактику в масштабах города.

Много проблем доставляют люки колодцев подземных коммуникаций, которые зачастую располагаются на проезжей части. Большинство этих сооружений были построены лет 50 - 60 назад и за все это время ни разу не ремонтировались. Кирпичные шахты колодцев постепенно разрушались, а это уже прямая угроза состоянию дорожного покрытия.

**Сейчас для диагностики состояния дорог и для оценки качества их ремонта используют так называемые керны - цилиндрические образцы, которые вытравливают из покрытия и отправляют в лабораторию, где устанавливается, какие асфальтобетонные смеси применялись, не нарушалась ли технология. Но ведь при таком способе диагностики целостность асфальта нарушается уже самими исследователями. Не обсуждалась ли среди специалистов возможность проводить такие работы, используя методы неразрушаю-**

отказались от взятия кернов. Возможно, это связано с тем, что подобные исследования обезличены. Мы берем пробы и под номерами, без указания, на каких улицах они взяты, отправляем в лабораторию. Или в несколько совершенно независимых друг от друга. В результате получаем объективные результаты, на основании которых и вырисовывается картина на том или ином объекте. Мы оцениваем состояние полотна по различным показателям, рекомендованным ГОСТом, и на этом основании специальная комиссия, в составе которой есть и наши работники, делает вывод о том, насколько та или иная подрядная организация соблюдает положенную технологию, какого качества материалы закупает. От этого заключения и зависит, будет ли продолжаться сотрудничество заказчика с фирмой в дальнейшем.

**Часто ли выявляются серьезные нарушения при ремонте дорог?**

- Раньше случалось. Но последние три-четыре года подрядчики стали работать нормально. Связано это с тем, что конкуренция на московском рынке очень высока. А если фирма зарабатывает репутацию бракодела, кто захочет с ней работать?

дет очень ощутим. Так что сейчас подрядчики не пойдут на то, чтобы сэкономить 500 тонн асфальта и потерять гораздо больше денег, чем он стоит, а то и вовсе лишиться заказов в будущем.

**В Москве сооружаются современные трассы - например, четвертое транспортное кольцо. Насколько качество таких магистралей выше, чем тех дорог, которые строились лет десять - двадцать назад?**

- Качество строительства растет день ото дня. И связано это в первую очередь с материалами, которые сегодня используются. Я, наверное, не сделаю открытия, если скажу, что хорошие дороги будут у нас тогда, когда станут наконец обязательными три условия: использование для производства асфальтобетонной смеси материалов только высокого качества, четкое соблюдение технологии работ, что, в свою очередь, должно жестко контролироваться заказчиком.

Не первый год дорожники находятся в поиске наилучших материалов, компонентов, добавок. Использование новинок, возможно, потребует изменения технологий. Мы сейчас проводим очень интересный эксперимент. Прошлой осенью на

добавки измельченных автомобильных покрышек. Возможно, это действительно новое слово в дорожных технологиях, но окончательный вывод можно будет сделать только после тщательных исследований.

Если еще говорить о материалах, то качество дорожного покрытия в первую очередь зависит от щебня. Я много общался с учеными-экспертами, которые знают буквально все и о щебне, и о карьерах, где он добывается. Из всего многообразия того, что предлагается сегодня, необходимо выбрать именно тот, который подходит для дорог Москвы. Это долгая и кропотливая работа, но без нее не обойтись. Мы планируем выбрать несколько карьеров, съездить туда и взять пробы. Из каждой пробы один образец мы оставим себе, а другой - обезличенный, которому будет присвоен номер, - направим в лабораторию. Затем полученные результаты сравним, сделаем выводы. Хочу подчеркнуть: в России есть где найти щебень отличного качества - так же, как битум и все остальное, что необходимо при проведении дорожных работ.

**Какие организации сейчас контролируют качество материалов, которые используются при строительстве и ремонте дорог? Удастся ли проверять все работающие на столичных дорогах подрядные организации?**

- В основном контролем качества материалов, используемых при ремонте дорог, занимается дорожная инспекция ОАТИ г. Москвы. На мой взгляд, целесообразно использовать и опыт зарубежных стран. А заключается он в следующем. Государственные организации, проверяющие качество продукции разных поставщиков, заключают договор с теми, кто предлагает товар наилучшего качества по оптимальной цене. У них централизованно и закупается, скажем, щебень. В итоге контролирующим организациям придется следить лишь за качеством выполнения самих работ.

То же касается асфальтобетонных смесей, битума. Нужно найти предприятия, которые предлагают продукцию высокого качества по умеренным ценам, и централизованно, по госзаказу, делать там закупки. Такая практика давно применяется в США и в большинстве европейских стран и отлично себя зарекомендовала. Разумеется, речь в данном случае идет о работах на крупных, главных, а не на второстепенных магистралях.

В распоряжении нашего центра и дорожной инспекции ОАТИ г. Москвы достаточно средств, чтобы поэтапно, а не на стадии сдачи объекта в эксплуатацию отслеживать качество строительных или ремонтных работ. Если же понадобится ужесточить систему, это, несомненно, будет сделано. Но еще раз подчеркну: подрядные организации слишком ценят городской заказ и едва ли захотят потерять его из-за каких-то махинаций.

Беседу вела  
**Татьяна ПОМЕЛОВА**