



В ОБЪЕКТИВЕ -

РЕГИОН

# Страда в Татарстане

Специальный выпуск подготовил Николай Проказов. Фото автора

# Обгоняющие время

В ГУ «Главтатдортранс» Республики Татарстан я прибыл в 7.30, за полчаса до официального начала рабочего дня, но оказалось, что... опоздал. Директор управления Ильфар Гильмутдинов уже выехал на объезд дорог с министром транспорта и дорожного хозяйства РТ Ленаром Сафиним, исполняющий обязанности начальника управления по строительству и реконструкции Руслан Мусин отправился на дорожно-строительные объекты в Свияжск, а заместитель директора по эксплуатации Рашит Хазипов готовился к очередному «мозговому штурму» – проведению с кураторами отдела контроля качества совещания по вопросам размещения пунктов метеообеспечения на территориальных автодорогах республики. И только после ознакомления с обширным дорожным хозяйством Татарстана становится понятно, что именно в таком ритме, не считаясь с рамками официального рабочего дня, можно обеспечить эффективную работу дорожников на 13,5 тыс. км территориальных автомобильных дорог.

## По пути на Шемордан

Знакомство с дорожной отраслью республики началось с выезда на автодорогу Казань – Шемордан. Это одна из основных автотрасс, составляющих опорную сеть. Она проходит через четыре района, связывая их со столицей Татарстана и железнодорожной станцией Шемордан на магистрали Москва – Казань – Екатеринбург. Дорога построена по нормативам III–IV категории. В целом состояние удовлетворительное, но есть участки изношенного покрытия, требующие ремонта. Специалисты Главтатдортранса отмечают, что с каждым годом значение дороги возрастает. Это заметно по увеличению интенсивности транспортных перевозок (от 6 до 8 тыс. автомобилей в сутки), по изменению качественного состава движения в

сторону использования более грузоподъемных автомобилей и автопоездов. Растущая нагрузка добавляет работы дорожникам.

**Из интервью директора ГУ «Главтатдортранс» Ильфара Гильмутдинова:**

**«Каждый перевозчик грузов должен понимать, что, применяя тяжелые машины, он разрушает дороги, и что в итоге ему же самому не будет проезда. Но на деле не только сторонние грузоперевозчики, но и подрядные дорожные организации продолжают оснащаться самосвалами большой грузоподъемности, с нагрузкой на ось до 16 тонн и выше. А наши старые дороги, как известно, при строительстве рассчитывались на нагрузку в 6 тонн на ось. Новые – на 11 тонн. В результате получается парадокс: доставляя на многотонных самосвалах материалы для ремонта пяти километров дорог, наши подрядчики сами разрушают существующие**

**20 км. Что с этим делать – непонятно. Это общая проблема России, и ее решения пока нет».**

Проезжая по автодороге Казань – Шемордан, легко проследить все процессы, происходящие в дорожном хозяйстве Татарстана. Вот, например, автоматическая метеостанция с видеокамерой и вмонтированным в дорогу датчиком гололедооповещения. Информацию отсюда можно считывать в режиме реального времени на мониторе персонального компьютера. Пока установлено три таких станции. Они появились после детального знакомства и обобщения опыта работы дорожников в других регионах России, в частности, в Краснодарском крае. Уже определяются места дислокации и разрабатывается техническое задание на размещение 60 комплектов метеостанций в каждом районе республики. Прорабатывается также система их включения в общую сеть метеообеспечения республики, что позволит получать самые точные сведения о погодных изменениях. Кроме того, установленные в таких местах видеокамеры планируется унифицировать с системами видеонаблюдения госавтоинспекции для фиксации нарушений правил дорожного движения.

Все данные будут поступать на центральный монитор в диспетчерский центр Главтатдортранса. И это лишь часть планируемых к



Отремонтированный участок автодороги Казань – Шемордан

*Поздравляю всех дорожников  
с Днём строителя!*

*Желаю крепкого здоровья, новых дорожных строек, нормативного финансирования работ по содержанию и ремонту. И пусть у вас будут силы и возможности для того, чтобы обеспечить всех жителей сел дорогами с твердым покрытием, чтобы дать горожанам возможность беспрепятственного выезда из каменных джунглей на безопасные и ухоженные автомобильные дороги. Успехов в вашем нелегком труде, и пусть его по достоинству оценит Россия!*

*Ильффар Гильмутдинов,  
начальник ГУ «Главтатдортранс»*



внедрению информационных технологий, основанных на самых передовых достижениях российских дорожников и мировом опыте эксплуатации дорог.

Как сообщил Рашит Хазипов, в дальнейшем планируется интегрировать их в систему «Электронное правительство Республики Татарстан» с тем, чтобы каждый желающий мог войти и увидеть, что делается на дорогах, в каком состоянии они находятся в данный момент.

В рамках этого проекта будет действовать также система мониторинга автотранспортных средств. В частности, заказчик сможет получать информацию о передвижении всех машин в подрядных организациях. Уже сейчас системой GPS-навигации оснащено более 300 единиц дорожной техники. Среди них – все КДМ, занятые на содержании дорог.

### Аспекты эксплуатации

Особое значение приобретёт геоинформационная система для планирования различных видов работ. Она должна не просто констатировать изменения, происходящие на дорогах, а вносить их в автоматическом режиме. Это возможно лишь в случае жесткого планового регламента производства работ. Например, если положена в 2010 году замена определенного дорожного знака, то это должно быть сделано в конкретный срок, заложенный в систему. Возможности для выполнения нормативных требований у дорожников Татарстана довольно высоки: пожалуй, впервые за много лет от руководителей дорожной отрасли региона довелось услышать, что средств на содержание выделяется достаточно.

**Из интервью директора ГУ «Главтатдортранс» Ильфара Гильмутдинова:**

«На работы по содержанию в среднем приходится до 150 тысяч рублей на километр дороги. Это заметно ниже определенного постановлением Правительства России норматива, но для региональных автодорог сумма хорошая. В последние два года в связи с кризисом она не увеличивалась. Даже поправочный коэффициент на инфляцию не вводили. Однако уже в следующем году финансирование расходов на содержание дорог вырастет на 10%, и будет увеличиваться в дальнейшем. По нашим подсчетам, оптимальной стоимостью содержания было бы 250 тысяч рублей на километр. Эти средства позволяют не только обеспечивать регламент эксплуатационных работ, но и выполнять определенные виды ремонта, продлевающие срок службы покрытия».

Внешний вид автодороги Казань – Шемордан подтверждает это высказывание на всем своем протяжении. После поездки в памяти ►

остались не только яркие картинки участков выполненного в этом году ремонта, но и тщательно нанесенная дорожная разметка и аккуратно выкошенные обочины и откосы. Взгляд дорожника отметил бы в дополнение к этому и оцинкованные стойки дорожных знаков. Сейчас, когда все уже привыкли к оцинкованному барьерному ограждению, дорожники Татарстана пошли дальше: зачем расходовать краску на ежегодное обновление стоек дорожных знаков, на покраску автобусных павильонов, перильных ограждений мостов, если покрытие таких элементов обустройства дороги путём оцинкования можно сделать долговечным, прочным и эстетичным? Причем осуществляется это не только при замене поврежденных конструкций на новые.

По другим приметам, окружающим дорогу Казань – Шемордан, тоже можно судить о будущем обширного дорожного хозяйства Татарстана. Вдоль нее в пределах населенных пунктах в последние годы появились тротуары и освещение, которые сооружаются в рамках программы обеспечения безопасности дорожного движения. Подход к этому вопросу в республике не во всем стандартный, но всегда эффективный.

## Безопасность превыше всего

В последние годы дорожники наладили тесное взаимодействие с органами ГИБДД по выявлению и устранению мест концентрации дорожно-транспортных происшествий. Для этого все дороги тщательно обследуются комиссией, включающей в себя представителей республиканского и районных управлений ГИБДД, подрядных организаций, специалистов Главтатдортранса. Мероприятия по ликвидации причин, способствующих ДТП, выработываются сообща.

**Из интервью директора ГУ «Главтатдортранс» Ильфара Гильмутдинова:**

«В первую очередь для устранения мест концентрации ДТП проводятся работы, требующие небольших вложений средств – обозначение опасных поворотов современными знаками, установка металлического барьерного



Зульфат Ханмурзин и Рашит Казипов

ограждения. Деньги на эти работы заложены не только в сумме средств на содержание дорог. Существует федеральная программа обеспечения безопасности, откуда, например, в этом году поступило 10 млн рублей для установки барьерного ограждения. Определенное финансирование выделено по линии ГИБДД, которая самостоятельно привлекает подрядчиков, например, для устройства пешеходных переходов в населенных пунктах. Кроме того, еще 70 млн рублей на эти цели направляется из средств, собранных за провоз тяжелых и негабаритных грузов. Этим в республике эффективно занимается РГУ «Безопасность дорожного движения». Эта же организация обеспечивает функционирование объектов сервиса в придорожной полосе, что тоже снижает аварийность на дорогах».

Особая роль при обеспечении безопасности дорожного движения отводится мониторингу состояния дорожного покрытия. Проводится он не стандартными способами диагностики, а с использованием новых методов и технологий. Так, уже три года тщательные исследования осуществляются на отдельных участках дорог для замера изменений прочностных характеристик дорожной одежды в период с начала оттаивания до момента набора прочности в летний период. В комплексе с такими исследованиями проводится проверка дорог неразрушающи-

ми георадарными технологиями, позволяющими определить места переувлажнения и разуплотнения в земляном полотне, проверить толщину дорожных одежд.

По итогам наблюдения выяснилось, что точка достижения высшей прочности приходится на июнь, а минимальная прочность – на первую декаду мая. На основании полученных данных в Республике Татарстан перенесли срок весеннего ограничения движения транспортных средств на две недели: если прежде он устанавливался с 1 по 30 апреля, то в этом году – с 15 апреля по 14 мая. Результатом стало снижение весенней ямочности с 300 тыс. квадратных метров до 230 тыс. квадратных метров. Полученными результатами дорожники не обольщаются – возможно, что на снижение ямочности оказали влияние также стабильно низкие зимние температуры, при которых покрытие разрушалось меньше, чем обычно. Исследования в этом направлении продолжаются.

## Возвращение прочности

Так, например, дорожники Татарстана на новый уровень вывели технологию проведения ямочного ремонта. Здесь активно применяются современные струйно-инъекционные методы, используется литой асфальтобетон

и холодные смеси, но давно известно, что самый качественный ремонт можно выполнить только материалами, аналогичными основному покрытию. С этой целью ОАО «Татавтодор» применили новинку – собранную по их заказу комбинированную дорожную машину на базе самосвала Man. В ее составе не только сменная комплектация для зимней снегоочистки и противогололедной обработки как песко-соляной смесью, так и солевыми растворами и чистой солью. В комплекте сменного оборудования есть термос на 15 тонн асфальтобетонной смеси и емкость для битумной эмульсии, используемой при подгрунтовке. Кроме того, на специально оборудованном трейлере-прицепе перевозятся мини-погрузчик-фреза и каток. Десяток таких автопоездов уже движется по автодорогам Татарстана, выполняя работы, которые уже нельзя назвать просто ямочным ремонтом – по сути дела, это полное восстановление покрытия с приданием ему соответствующей долговечности и прочности.

**Из интервью директора ГУ «Главтатдортранс» Ильфара Гильмутдинова:**

«Среди основных подрядчиков сегодня и по объему, и по качеству работ на первое место в республике выдвинулся Татавтодор. Это стало возможным в результате слияния двух предприятий – «Дорсервис РТ» и ПРСО «Татавтодор». В этом году объединенная организация успешно обеспечивает работы по содержанию дорог в 28 районах ре-



спублики, и думаю, что они расширят этот перечень, участвуя в проводимых аукционах. По крайней мере, техника и технологии им это позволяют. Остальные наши подрядчики, даже такие, как Каздорстрой и Алексеевскдорстрой, которые многие годы лидировали, теперь вынуждены подтягиваться вслед за Татавтодором, выполнившим полное техническое переоснащение».

Естественно, что новая техника дорожников работает с использованием качественной асфальтобетонной смеси, производимой на шести новых узловых асфальтобетонных заводах Ammann, производительностью 240 тонн в час. Их установка позволила ОАО «Татавтодор» вывести из эксплуатации более 50 старых асфальтобетонных смесителей. Современное оборудование,



тщательно подготовленные кадры и высокий уровень лабораторного обеспечения позволяют выпускать любые виды продукции, в том числе и качественные щебеночно-мастичные асфальтобетонные смеси, которые Татавтодор применил первым в республике. Более того, эксперименты по их внедрению продолжаются. Устройство покрытий ведется не только рекомендованной для дорог с высокой интенсивностью смесью ЩМА-20. На региональных автотрассах успешно применяется ЩМА-15, а в городских условиях – ЩМА-10.

### Дифференцированный подход

Татарстанские дорожники не следуют действующим рекомендациям и стандартам устройства дорог, а дифференцируют подходы с учетом климатических, геологических и эксплуатационных особенностей. Например, заложены и хорошо зарекомендовали себя опытные образцы дорожного покрытия, когда вместо традиционных двух слоев асфальтобетона укладывается один слой асфальтобетона поверх основания, восстановленного и ►



Опытный участок покрытия на подъезде к селу Ильинское от автомагистрали М-7



Управление навесным оборудованием не вызывает сложности у водителей



Машина для выполнения традиционного ямочного ремонта

стабилизированного ресайклером. Кстати, стабилизационные технологии нашли в республике очень широкое применение. В системе подрядчиков работает восемь ресайклеров производства ведущих фирм – Caterpillar, Wirtgen, Roadtec и Bomag. Эта техника используется уже не так, как в первые годы, когда под нее выделялись участки дорог определенной протяженности. Сейчас в контрольных цифрах даже не учитывается произведенная за год холодная регенерация. Дело в том, что еще на стадии проектирования ремонта определяется, где можно обойтись стандартным выравнивающим слоем и слоем усиления, а где требуется укрепить основание и применить холодную регенерацию. Проектировщики под пристальным вниманием технических служб заказчика выискивают самые оптимальные варианты ремонта с удешевлением общей стоимости работ.

Так происходит во всех направлениях деятельности. Например, татарстанские дорожники в качестве одного из способов приведения в нормативное состояние подъездов к малым населенным пунктам применяют стабилизацию покрытий переходного типа с помощью укрепления различными вяжущими местными малопрочными материалами – песчано-гравийной смеси, щебня, гравия. Это позволяет даже в стесненных условиях финанси-

рования выполнять программу по обеспечению гарантированным круглогодичным проездом сельские населенные пункты.

В прошлом году один из опытных участков был заложен на подъезде от федеральной дороги М-7 «Волга» к селу Ильинское. В течение года покрытие не требовало ухода и остается работоспособным по сей день. Но, учитывая наметившиеся в нем дефекты, сейчас дорожники отработывают возможные варианты его ремонта. Он должен быть специфическим – тут не подходит как технология выполнения ремонтных операций на гравийно-щебеночной дороге, так и технология заделывания ям на асфальтобетонном покрытии.

### Нелегкий выбор

Вопросы своевременного проведения ремонта для дорог Татарстана остаются проблематичными. И хотя в поездке по автодороге Казань – Шемордан нельзя было не заметить обновленное в этом году покрытие, дорожники говорили, что ежегодно восстанавливается лишь 2–3% дорог при нормативной потребности в 8–9%. При распределении бюджета приоритет оказывается строительству. Особенно если речь заходит о крупных объектах, строящихся с привлечением федеральных средств.

К сожалению, любой регион Рос-

сию, желающий осуществлять масштабное строительство, вынужден отчасти жертвовать намеченными дорожными программами, направляя средства на софинансирование больших строек. Завершая развернутые в последние годы работы по строительству моста через Каму и автодороги Шали – Сорочьи горы, дорожники Татарстана вынуждены были скорректировать выполнение программ по соединению сел дорогами с твердым покрытием, по строительству обходов населенных пунктов. Работы в этом направлении продвигаются медленно. Тем не менее, одним из достижений этого года стал обход села Тюлячи на автодороге Казань – Шемордан протяженностью 6,5 км. Новая дорога обеспечит пропуск транзитного транспорта, разгрузит улицы села, гарантирует экологическую защиту и безопасность движения для жителей районного центра.

**Из интервью директора ГУ «Главтатдортранс» Ильфара Гильмутдинова:**

«За последние годы появились объезды Арска, Кукмор, в стадии готовности находится обход села Тюлячи, продолжаются аналогичные работы под Альметьевском. У нас 43 района и практически каждый райцентр надо обходить. Но уже сейчас мы столкнулись с проблемой: не успеваем завершить строительство обхода, как он тут же обрастает инфраструктурой и превращается чуть ли не в поселковую улицу. Дороги притягивают жизнь, как магнит».

### Перекресток с РЖД

За большими стройками в Татарстане не забывают и о программе по ликвидации переездов в одном уровне. Вслед за построенными в прошлые годы путепроводами в Арске, Кукморе, Шемордане пришла очередь устройства транспортной развязки в Высокогорском районе, на автодороге Каменка – Дубьязы – Большая Атня. Объект находится в высокой степени готовности, и только недостаток средств вынуждает перенести его ввод на следующий год. А пока водители машин, скапливающихся на переезде через железнодорожную линию Казань – Агрыз – Екатеринбург, привычно собираются в группы в ожидании открытия переезда. Правда, теперь они уже не ругают, а с большим уважением говорят о дорожниках, в кратчайшие сроки выполнивших основные работы по монтажу балок и устройству подъездов.

Длина нового путепровода составляет 85,3 метра. В составе транспортной развязки предусмотрено строительство 2,2 км подъездной автодороги III технической категории и восьми съездов, общей длиной 2,7 км. Примечательно, что на подъезде от райцентра Высокая Гора и на самом путепроводе будет установлено освещение.

Работы по строительству объекта по генподряду осуществляет ОАО «Мосты Республики Татарстан». Среди основных субподрядчиков – ОАО «Идельдорстрой» и ОАО «Металлстрой». Непосредственно к осуществлению монтажа путепровода дорожники привлекли Мостопоезд

№ 33 треста № 4 ОАО «РЖДстрой». Как пояснил директор ОАО «Мосты Республики Татарстан» Ринат Мухьянов, железнодорожные мостостроители лучше справляются со спецификой работы над железнодорожным полотном, имеют богатый опыт организации работы в «окнах» и тесный контакт с управлением железной дороги, позволяющий находить эти «окна» в напряженном ритме движения железнодорожных составов. По словам водителей, ожидающих проезда, порой им приходится простаивать на переезде до 40 минут.

Отмечая возникающие в процессе работы сложности, начальник отдела приемки и контроля качества мостовых сооружений ГУ «Главтатдортранс» Ренат Сафаров отметил, что главная проблема связана с вопросами обеспечения землеотвода. Такая же беда наблюдается на других строительных объектах.

### Главная стройка

Пожалуй, основной дорожной стройкой и главной строительной победой этого года в Татарстане будет автодорога Шали – Сорочьи горы протяженностью 40 км. По поручению Президента республики Рустама Минниханова движение транзитного транспорта по первой очереди откроется уже осенью. И потому сейчас 16 оставшихся непостроенными километров дороги превратились в бурлящий котел. Ни аномально жаркая погода, ни клубы пыли, вздымаемые при выполнении огромного объема земляных работ, не в силах помешать дорожникам

Каздорстроя и их субподрядчикам из Алексеевскдорстроя в движении навстречу друг другу.

Ситуация меняется прямо на глазах. Старший прораб Каздорстроя Олег Захаров теперь уже сам с удивлением вспоминает, что еще весной были участки, где он не мог проехать даже на выдавшей виды служебной «Ниве». А сейчас на всем протяжении четко обозначилось полотно автодороги I технической категории с двумя проезжими частями и разделительной полосой. Из оригинальных проектных находок здесь можно отметить два путепровода, сделанных из гофрированных труб по канадской технологии. Они предназначены для пропуска тракторов.

Удивляться на грандиозном объекте можно было не только скорости строительства, особенностям проектных решений, но и техническому оснащению подрядчиков. Излишне было бы говорить о современных асфальтобетонных заводах, асфальтоукладочной технике и даже о машинах для устройства бетонных водоотводных лотков и бордюров. В практику работы активно внедряются интеллектуальные системы наведения. На первом же встреченном новеньком автогрейдере замечаем приемную антенну для спутниковой навигации. В кабине – экран, на нем задаются параметры, в соответствии с которыми за отвалами машины остается идеально ровная поверхность земляного полотна. Система 3D-нивелирования успешно освоена и применяется строительными ►



Строительство путепровода у села Высокая Гора



Устройство прикромочного лотка



Дмитрий Баков, Михаил Козлов и Олег Захаров

подрядчиками Татарстана на всех операциях – от планировки основания до укладки асфальтобетона. Опытнейший грейдерист с тридцатилетним стажем Ренат Гараев высоко оценил возможности этого устройства, позволяющие в автоматическом режиме выводить уклоны с точностью до одной сорокатысячной. Демонстрируя систему 3D-навигации, он даже пошутил, что теперь и первоклассник может управлять сложнейшей дорожной техникой. Но такая шутка далека от истины: никакая электроника не может заменить грамотных, хорошо подготовленных специалистов рабочего и инженерного звена.

Из интервью директора ГУ «Главтатдортранс» Ильфара Гильмутдинова:

«Одна из назревших проблем дорожной отрасли – кадровая. Уровень подготовки специалистов недостаточен. С учетом того внимания, которое оказывает Президент Татарстана дорожной отрасли, наша специальность в почете, и конкурс на нее большой. Но главный недостаток институтского образования – нехватка практики. Чтобы понять дорогу, после третьего, четвертого курсов студенты должны больше работать на производстве, начиная с выполнения обязанностей дорожного рабочего. Только виртуальных и книжных знаний для хорошего профессионала недостаточно».

Несмотря на то, что до окончания работ по первой очереди еще несколько месяцев, мы легко проехали по всему строительному объекту.

Готовые участки с асфальтобетонным покрытием «Нива» проскакивала, не качнувшись. Уложенный в основание тощий цементобетон, который две недели должен остывать и схватываться перед укладкой верхних слоев, мы объезжали по обустроенным технологическим проездам. Никаких сомнений в том, что все идет по плану, и совсем скоро введенный в эксплуатацию участок заметно сократит пробеги транзитного транспорта по направлениям Казань – Уфа и Казань – Оренбург, не возникает. Дорога сделает удобными и ряд внутриреспубликанских межрайонных перевозок. А в целом проект имеет общегосударственное и даже международное значение и ориентирован на формирование единой транспортной системы России. Строящаяся автодорога Сорочьи горы – Шали станет частью нового маршрута Санкт-Петербург – Вологда – Кострома – Киров – Казань – Оренбург – граница Республики Казахстан.

Уже разработана и получила положительное заключение Государственной вневедомственной экспертизы документация на строительство второй очереди в 2011 году. На перспективу имеются и проработки использования ее как платного маршрута, тем более, что за мостом через Каму она смыкается с уникальной строящейся дорогой Алексеевское – Альметьевск – единственного пока в России

примера частного инвестирования строительства автомагистрали.

Из интервью директора ГУ «Главтатдортранс» Ильфара Гильмутдинова:

«Строительство автодороги Алексеевское – Альметьевск начато за счет средств инвестора – ОАО «СМП Нефтегаз». Когда генеральный директор предприятия Фоат Комаров заявил о начале стройки, в республике к этому отнеслись с недоверием. Но дело пошло. Был оформлен землеотвод шириной 200 метров, началась отсыпка земляного полотна, строительство искусственных сооружений. Сейчас, когда нет сомнений в серьезности намерений инвестора, ежегодно вкладывающего в дело до миллиарда рублей, к проекту стало подключаться государство. В частности, им активно интересуется недавно созданная госкомпания «Автодор». Через нас тоже идут средства в объеме 200 млн рублей на участие в строительстве и проектировании продолжения автодороги от Альметьевска до поселка Бавлы на границе с Башкортостаном».

Продолжая тему строительства новой дороги, следует отметить, что работающие здесь подрядчики находятся в числе лидеров строительного комплекса Татарстана и одновременно осуществляют значительные объемы по содержанию автодорог. То есть они готовы осуществить контроль за полным жизненным циклом дороги, построенной ими. Так что именно она может стать первым российским полигоном по осуществлению контракта жизненного цикла.





Использование 3D-технологий стало обычным делом на стройках Татарстана



Ринат Гареев

### В преддверии Универсиады

В российских регионах хорошую возможность для привлечения федеральных средств на дорожное строительство дают значимые события. Татарстан активно использует эту особенность. Здесь в 2013 году намечено проведение Универсиады. На первый взгляд, территориальные дороги она не затрагивает. Но на деле для организации уникального всемирного форума необходимо будет по максимуму вывести транзитный транспорт из Казани. Этому способствует не только расширение основных выездов из города, но и ввод в строй той же автодороги Шали – Сорочьи горы, и ремонт городской улично-дорожной сети.

Из интервью директора ГУ «Главтатдортранс» Ильфара Гильмутдинова:

«В Казани в этом году нам поручили быть заказчиками на ремонте городских улиц в объеме 500 млн рублей. Конечно, дело непростое, связанное с переносом многочисленных коммуникаций, сносом отдельных объектов. Эти вопросы проще решать муниципальному заказчику, но, как показывает практика, в его системе возможно вполне объяснимое из-за обилия возникающих проблем по благоустройству нарушение адресности проводимых работ. Мы же, как государственный заказчик, таких вольностей никогда не допускаем».

К 2013 году готовится не только столица, но и вся республика. Гости Казани и участники Универсиады наверняка захотят ознако-

миться с достопримечательностями Татарстана, и, безусловно, их заинтересуют древние исторические памятные места, такие как Островград Свияжск. Это выдающийся исторический, градостроительный, архитектурно-художественный, природно-ландшафтный и археологический памятник России, известный с XVI века. Когда-то именно здесь в считанные дни поднялась



Руслан Мусин

крепость, позволившая войскам Ивана Грозного захватить Казань. Теперь этот уникальный город ждут большие изменения, связанные со строительством новых вокзалов и объездной дороги, реконструкцией подъездных автотрасс и улично-дорожной сети, организаций автостоянок и даже устройством зимних ледовых дорог через Волгу и Свиягу. Значительные объемы этих работ выполняются по заказу ГУ «Главтатдортранс».

Не менее масштабные изменения будут проведены в Болгарском государственном историко-архитектурном музее-заповеднике, сохранившем немало объектов исторической традиционной застройки древних населенных пунктов. Дорожники активно участвуют в приведении в порядок дорожной инфраструктуры мировой исторической реликвии – села Болгар, которое станет доступным для посещения всеми видами транспорта.

### Секрет Главтатдортранса

С директором Главтатдортранса Ильфаром Гильмутдиновым мы встретились лишь вечером, после его возвращения с очередного объезда. Благодаря этой поездке удалось решить вопрос о строительстве 4,5 км дороги с двумя малыми мостами. Кажется, совсем маленькая дорожная победа, но сколько радости доставит она местным жителям, которые, встретившись лицом к лицу с министром транспорта и дорожного хозяйства РТ Ленаром Сафиним и Ильфаром Гильмутдиновым, получили помощь в решении наболевшей проблемы.

Из интервью директора ГУ «Главтатдортранс» Ильфара Гильмутдинова:

«Правительство Республики Татарстан большое внимание уделяет автомобильным дорогам. Мы всегда чувствуем личную заботу нашего Президента об отрасли. В его рабочем графике нет выходных дней, он всегда на работе и мы стараемся соответствовать такому ритму»

му, чтобы обеспечить выполнение намеченных программ. В этом, наверное, и заключается секрет успешной работы дорожников Татарстана. И, что особенно приятно, жители республики замечают позитивные изменения на дорогах».

Особое внимание правительства Республики Татарстан состоит, например, в том, что после принятия закона о муниципальном самоуправлении было решено сохранить все дороги под опекой Главтатдортранса, не передавая их на уровень муниципального финансирования. Подтверждается эта забота о региональных дорогах и цифрами финансирования, которое не снизилось даже в кризисное время. В этом году дорожный бюджет республики составляет 9,5 млрд рублей. Из них 2,3 млрд направлено на содержание, около 5 млрд – на ремонт и 2,5 млрд – на стройки. Кроме того, получен бюджетный кредит в размере 650 млн рублей на строительство автодороги Шали – Сорочьи горы.

Благодаря такому подходу дорожная отрасль Татарстана всегда развивалась поступательно. Дорожники республики не раз делились опытом работы со всей Россией во время конференций и семинаров. Это касалось весового контроля, технического регулирования движения, освоения новых технологий строительства. Все эти события проходили при активном участии Ильфара Гильмутдинова, который с первого дня основания Главтатдортранса в 1996 году трудится в этой



Участок автодороги Шали – Сорочьи Горы

структуре. Лучше его никто не знает сеть дорог протяженностью более 13,5 тыс. км. Он изучал ее многие годы, работая сначала на подрядном предприятии, затем занимаясь планированием и развитием автодорог Татарстана в качестве начальника технического отдела, а потом и заместителя начальника управления Главтатдортранс. Сегодня он руководит этой организацией. Для управления обширной сетью дорог в его распоряжении опытный сплоченный коллектив единомышленников. Есть в нем и талантливая молодежь, и такие опытниейшие сотрудники, как начальник отдела Ильгиз Халимов, который в августе отмечает свое шестидесятилетие.

Ильфар Хазиевич убежден, что со своим коллективом выполнит

любую задачу, поставленную правительством и Президентом Татарстана. Это подтверждается реальными делами. Причем среди объектов не только дороги. Главтатдортранс, как составная часть структуры Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ, занимался строительством железнодорожных вокзалов, берегоукреплением и решением других транспортных задач. Сейчас дорожникам поручено участие в организации строительства Свяжского мультимодального логистического центра. И эта задача будет выполнена с высочайшим качеством, как все, за что берутся специалисты ГУ «Главтатдортранс». ◀

**Николай Проказов,**  
фото автора



Путепровод из гофрированных конструкций для проезда тракторов