

На ваш взгляд, это близко к действительности или не очень?

– К сожалению, не могу согласиться с этим утверждением. Хотя в целом участки федеральных трасс соответствуют требованиям нормативов на 85%. Однако стоит учитывать и то, что для обеспечения безопасности дорожного движения необходимы также транспортные развязки, ликвидация очагов концентрации ДТП, а также разделение транспортного и пешеходного потоков по оси и разным уровням. В этом плане работы предстоит немало.

– По территории Курской области проходит около 150 километров федеральной автомагистрали «Москва–Харьков». Какие работы запланированы на ближайшие годы?

– За пять лет мы должны провести капитальный ремонт на всей протяженности этой трассы. Не

Здесь будет установлено осевое ограждение, исключаящее выезд транспорта на встречную полосу: как правило, именно при встречных столкновениях гибнут люди.

Наша главная цель – сделать дороги, которые будут соответствовать всем требованиям безопасности. Разделить автомобильные и пешеходные потоки, оборудовать сложные участки трассы освещением, установить барьерное ограждение. Все это поможет существенно снизить смертность в результате дорожно-транспортных происшествий. Мы уже завершили в текущем году ремонтные работы на южном подъезде к г. Курску, капитально отремонтировали мост через речку Харасею на автодороге А-142 «Тросна–Калиновка». Также планируем ввести в эксплуатацию северный подход к Курску: от поста ГАИ до проспекта Победы в

– Ежегодно мы проводим целый комплекс мероприятий по предупреждению заторов и обеспечению безаварийного проезда автомобилистов. В рамках подготовки федеральных автодорог Курской области к эксплуатации в зимний период заготовлено более 38 тысяч тонн песко-соляной смеси или 100% от годовой потребности, в ведении филиала и его подрядных организаций будет 12 пескобаз. На обслуживании подведомственных дорог планируется задействовать 88 единиц техники. Всем необходимым оборудованы стоянки для техники и теплые помещения для отдыха и обогрева рабочих.

Кроме того, ситуация на трассах круглосуточно отслеживается метеостанциями и установленными на них видеокамерами. Вся информация передается в Центр управления производством ФКУ Упрдор Москва–Харьков, что позволяет оперативно реагировать на возникновение любых дорожных происшествий. Также у нас налажено взаимодействие с региональными службами ГИБДД и МЧС.

– Когда открывался филиал в Курске, Роман Старовойт сказал, что это облегчит взаимодействие с Росавтодором. В чем это выражается?

– Я всегда присутствую на оперативных совещаниях, которые проводятся в администрации Курской области. Предложения от региона в оперативном порядке корректируются в нашем плане, который мы защитили в Федеральном дорожном агентстве.

– До прибытия в Курск вы трудились в ФКУ Упрдор «Приуралье». В чем принципиальные различия работы там и тут?

– Принципиальных отличий нет, кроме климата и наличия материалов. В Башкирии проще в том смысле, что рядом Уральские горы и инертный материал был под боком, также там развита нефтяная промышленность. Все, что нужно дорожникам, в шаговой доступности. Можно экспериментировать, развиваться с научной точки зрения. Здесь же нефтяных месторождений нет и все привозное. Понятно, что в этом плане приходится труднее.

– Спасибо за беседу. Удачи вам на новом месте работы в Курске!

Сергей МАКАРОВ



Мост через речку Харасею на автодороге А-142 «Тросна–Калиновка»

секрет, что за год в России на дорогах гибнут около 20 тысяч человек, большинство из них в самом расцвете сил, в возрасте от 25 до 40 лет. Это очень тревожная и большая цифра, сравнимая с количеством жителей приличного районного центра. Мы должны стремиться к тому, чтобы свести ее к минимуму. Задача: к 2030 году смертность на федеральных трассах должна быть равна нулю.

По территории Курской области предстоит сделать четырехполосным весь участок федеральной трассы.

четырехполосном исполнении. Еще предстоит продолжить капитальный ремонт на обходе города Курска – с 515 км по 543 км – завершив его в 2021 году.

Отмечу, что на верхний слой покрытия дороги гарантия пять лет. Вообще же мы перешли на межремонтный период в 24 года. Но внутри этого цикла ремонтные работы будем вести каждые три года.

– Как известно, лето – жаркая пора для ремонта автодорог, зима – для их надлежащего содержания. Как оценить готовность к зимнему периоду?