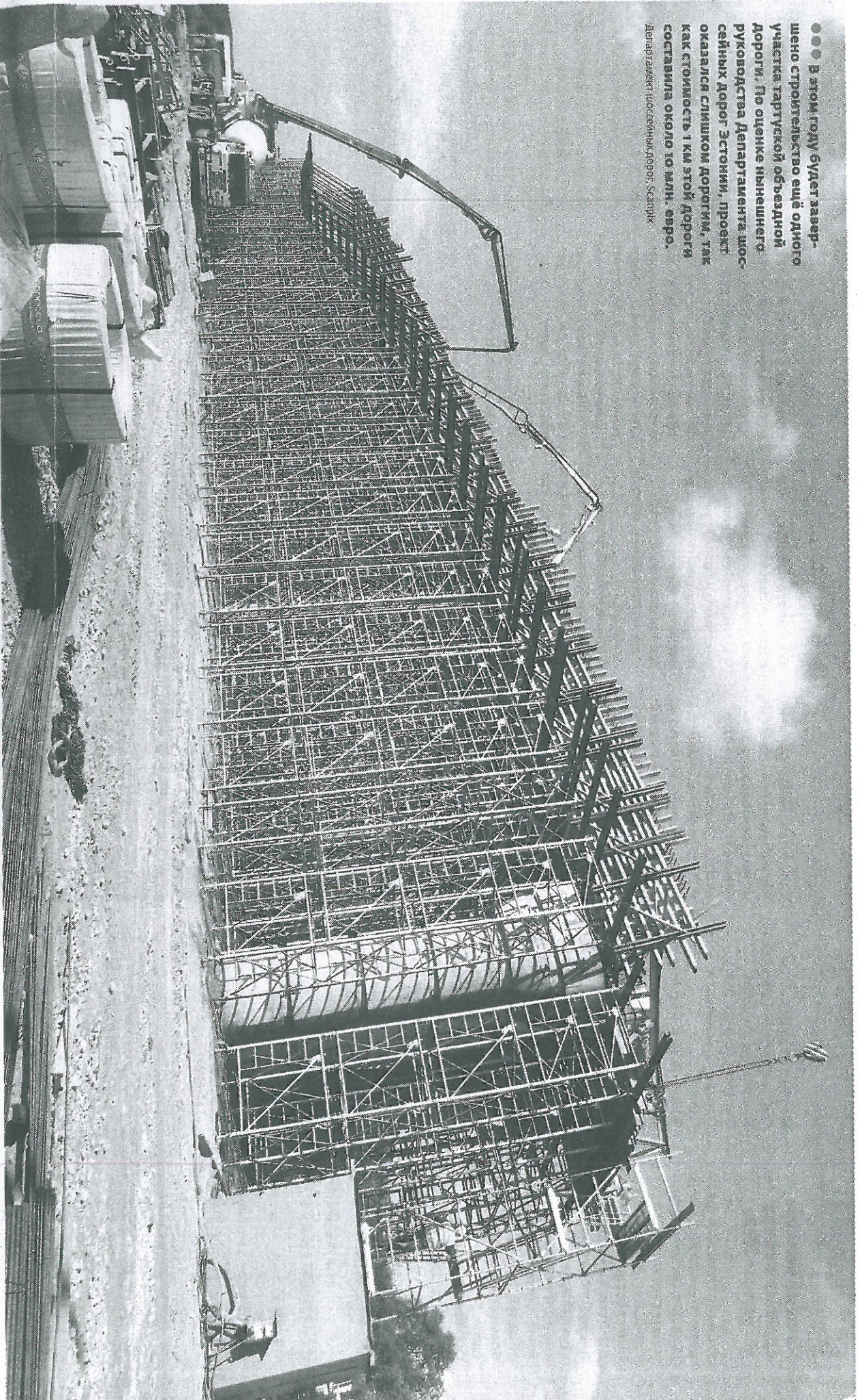


## 6 ЛОГИСТИКА

●●● В этом году будет завершено строительство ещё одного участка тартуской обвязочной Дороги. По оценке нынешнего Руководства Департамента шоссе Эстонии, проект оказался слишком дорогим, так как стоимость 1 км этой дороги составила около 10 млн. евро.

Департамент шоссе Эстонии, Тарту



Гигантомания сменяется расчётом

# ГОРИЗОНТЫ ДОРОЖНОЙ СЕММЛЕТКИ

**▲ Виктор Филоненко**  
Вице-президент

Департаментом шоссе Эстонии подготовлен «План дорожных работ на 2014-2020 годы». В нём отражён не только новый срок планирования, который на сей раз выбран с учётом очередного периода распределения еврокозых субсидий, но и новый подход к дорожно-строительным работам.

В прошлом году в Департаменте шоссе Эстонии была проведена замена руководящих кадров. Непосредственным поводом для этого послужил скандал, разразившийся после того, как стало известно, что глава ведомства, прихватив четырёх коллег, отправился в загранкомандировку якобы по делу, на самом деле устроен для себе развлеченийный рейс с катанисом на лыжах в Швейцарских Альпах за казенный счёт. Позднее выяснилось и то, что консулры поспешавок проводились департаментом с нарушением закона, за что глава ведомства Тамур Тьякко получил срок. Правда, небольшой, четыре месяца, и к тому же условный.

«**Планы грандиозных дорожных строек рождались в год бум.**»

Айво Адамсон, гендиректор Департамента шоссе Эстонии

Естественно, правительство поспешило заменить скомпрометровавших себя руководителей на людей с чистой репутацией, что похвально. Однако для логистически-транспортного комплекса Эстонии важнее другое. То, что новое руководство Департамента шоссе Эстонии во главе с новым гендиректором Айво Адамсоном критически отнеслось к той расстановке приоритетов, которой придерживалось прежде руководство, и провозгласило смену направлений в дорожно-строительной деятельности.

**Сомнительные приоритеты**

Если отвлечься от сухих фраз официального документа, каким является «План дорожных работ на 2014-2020 годы», то суть смены направлений состоит в том, что в последние годы Эстония слишком увлеклась крупными дорожными проектами, несообразность которых в масштабах нашей страны весьма сомнительна, поскольку интенсивность трафика на дорогах Эстонии не достигает того уровня, при котором насущна потребность крупномасштабных вложений.

Гигантомания в дорожном строительстве привела к тому, что небольшое число грандиозных проектов потощало львиную долю бюджета дорожников,

в результате чего вся оставшаяся дорожная сеть в последние годы систематически недофинансировалась и как результат не получила необходимого ремонта и обслуживания. В итоге наряду с появлением ряда эффективных шоссе Эстонии отрезков и дорожных развязок европейских уровней в Эстонии происходила деградация автодорожной сети в целом.

«Планы тех грандиозных дорожных строек, которые мы наблюдали в последние годы, рождались в годы экономического бума. Прогнозы того периода обещали стремительный рост интенсивности дорожного движения. Исходя из сверхоптимистических прогнозов принимались решения о строительстве крупномасштабных дорожных узлов, например, таких как в Маю или Вийтна. Однако реальный рост трафика оказался намного скромнее, после чего и возник вопрос: а нужны ли Эстонии столь грандиозные дорожные развязки, когда у нас не хватает средств на текущий дорожный ремонт? Стало ясно, чем больше мы будем увлекаться помпезными проектами, тем хуже будет становиться положение на всех остальных дорогах», - говорит заместитель гендиректора Департамента шоссе Эстонии Кауто Сирк.

По его мнению, опыт Запада в части дорожного строительства переинициализация дорожной сети развитых стран состоит не только в создании скоростных магистралей и многоуровневых выделенных полос, но и в развитии инфраструктуры общественного транспорта. В меньшей степени это относится к менее развитым странам, в частности скандинавским, для нас важнее перенять их заботливое отношение к второстепенным дорогам, умение применять такие технологии, которые при сравнительно небольших затратах позволяют поддерживать в хорошем состоянии не только отдельные участки, но и всю дорожную сеть страны.

Меньше затрат, больше пользы

Как считает нынешнее руководство Департамента шоссе Эстонии, для Эстонии, не имеющей металлоисов, зато имеющей регионы, склонные к социально-экономической депрессии, важна именно вторая сторона мирового опыта, а именно опыт скандинавских стран, в частности скандинавских, для нас важнее перенять их заботливое отношение к второстепенным дорогам, умение применять такие технологии, которые при сравнительно небольших затратах позволяют поддерживать в хорошем состоянии не только отдельные участки, но и всю дорожную сеть страны.



**ДВ** ИЗМЕНЕНИЯ

# НОВЫЙ ПОДХОД К ДОРОЖНОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ

**Р**ежний план обслуживания дорог, охватывавший 2010-2013 годы, был составлен при участии очень маленкой группы людей, а распределение финансирования проихожидило, образно говоря, так: кто больше кричал, тот больше и получил. Получив свою порцию денег, каждый регион делил её по своему усмотрению. В результате разные дороги проихожидило небалансировано. Некоторые малонаселённые уезды получили прекрасные дороги, а Харьковия, где есть магистраль, по которой в день проезжает более 10 тысяч автомобилей, оказалась отсталым регионом.

Поэтому теперь бюджет будет делиться не по регионам, а на основе рейтинга необходимости дорожного ремонта. Деньги должны направляться прежде

и низкой интенсивностью движения стали переделять в провинции, поскольку они лучше выдерживают тяжёлые грузовики. Что касается нового дорожного строительства, то на него будет направлена примерно треть средств департамента. Они пойдут на прокладку тех шоссе, которые входят в Европейскую транспортную сеть (TEN-T). В идеале каждый год должно создаваться 15-20 км новых автомагистралей и дорожных развязок. Чтобы новые дороги не уступали по качеству европейским, они будут проектироваться на основе нормативов. В частности, к строительным выдвигаются требования, чтобы все элементы дорожной конструкции выдерживали 20-летний срок эксплуатации, как в Швеции.

Многие сегодняшние дорожные проблемы порождают те, что в недавнем прошлом дорожники использовали низкокачественные материалы и допустили нарушения технологии. Поэтому мы хотим применить инфраструктурные камеры, с помощью которых можно контролировать температуру асфальтовой смеси и исключить применение оклаждённого асфальта. Ведь если для ремонта дорог используется остывший асфальт, что нередко происходит осенью, то дорога начнет разрушаться очень скоро. Для главных магистралей, где трафик превышает 12 000 автомобилей в сутки, будет использоваться только высококачественный полимерно-модифицированный битум SBS.

**Каупо Сирк**  
зам. гендиректора Департамента шоссеиных дорог

**ДВ** ВИДЕНИЕ

## О чём мечтает глава дорожного ведомства

**Э**тим летом я побывал на 10-летнем юбилее Силламяэского порта, где многие вспоминали о том, как 10 лет назад, когда Тийт Вяхи выдвинул идею развития порта, она казалась каким-то совершенно безнадёжным начинанием. А сегодня мы видим, как то, что было мечтой, стало реальностью.

**У меня тоже есть мечты.** Связаны они с шоссеиными дорогами, простираться до 2030 года и далее. Мечтаю о том, чтобы число погибших на наших дорогах стало бы близким к нулю, а также о том, чтобы участники дорожного движения были бы довольны как качеством наших дорог, так и упорядоченностью дорожного движения. Мечтаю о том времени, когда дорожную сеть Эстонии мы начнём раскатывать целиком и заботиться обо всех её 58 тысячах километров, а не только о тех 16 500, которые являются государственными.

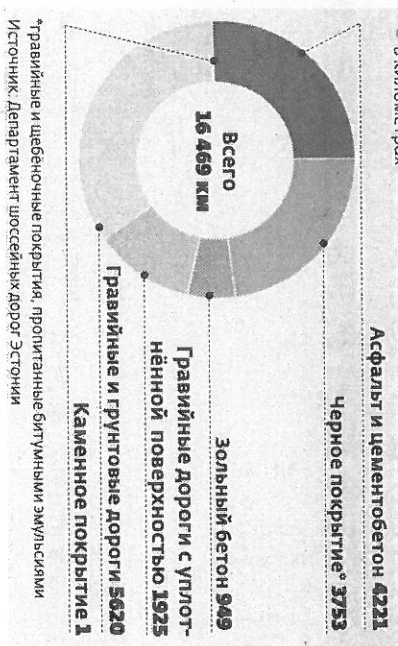
Мечтаю о таких местах самоуправления, которые будут инвестировать в предпринятия, создающие рабочие места. Работящие руки и думающие головы не поедут в депрессивные поселения, куда ведут запущенные дороги, их манят новые места, в которые ве-

дуть широкие, хорошо освещённые трассы. Мечтаю о таком финансировании дорожной инфраструктуры, которое исходит из практических, а не из политических интересов. Мечтаю о таком «кошельке» дорожников, в который будет ежегодно поступать по меньшей мере 350 млн. евро – тогда мы сможем обеспечить не только сохранение существующей дорожной сети, но и улучшить её качество. Мечтаю о таких инженерях-дорожниках, которые не пойдут ни на какие уступки в вопросах качества и для которых интереса участника дорожного движения стоят на первом месте. Мечтаю о таких осовновных и опорных дорогах, у которых циклы крупномасштабных ремонтных работ составляется по меньшей мере 20 лет.

**Ааво Аалсон**  
гендиректор Департамента шоссеиных дорог Эстонии

**ДВ** СРАВНЕНИЕ

### Виды дорожных покрытий на государственных дорогах Эстонии



**ДВ** К СВЕДЕНИЮ

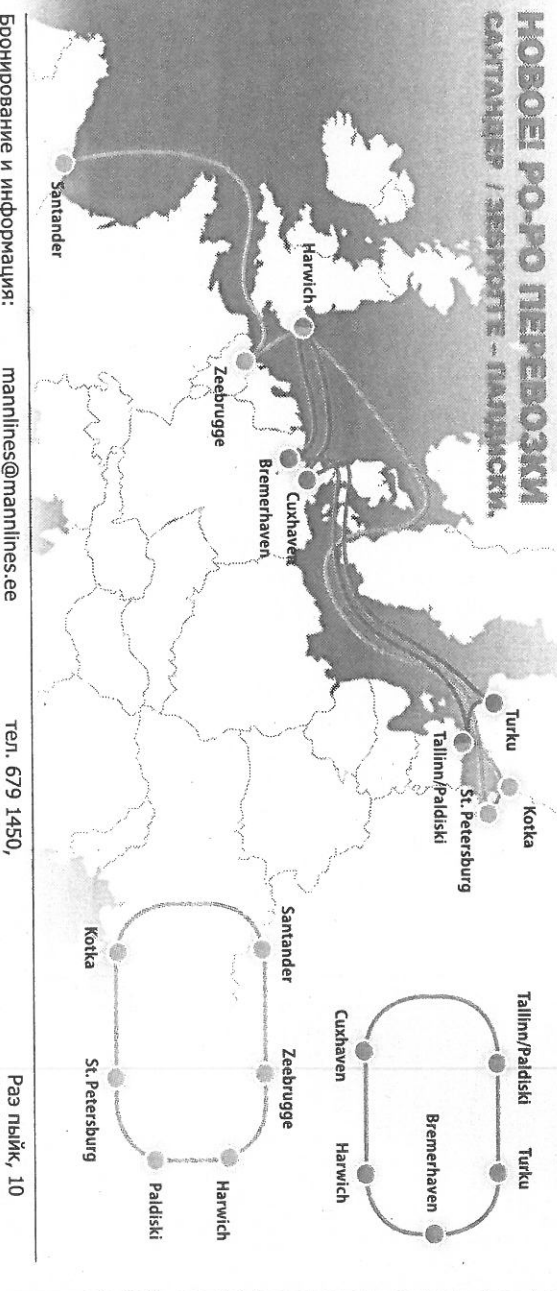
**Основные положения «Плана дорожных работ на 2014-2020 годы»**

- Первоочередная задача – сохранение уже имеющейся дорожной сети. Поэтому приоритет будет отдаваться работам по обслуживанию, ремонту и реконструкции дорог, и только после этого будет рассматриваться новое дорожное строительство.
- На сохранение дорожной сети будут направляться примерно 2/3 от общего объёма финансирования, 70-180 млн. евро в год. Они будут расходоваться на обслуживание и содержание дорог, восстановительный ремонт, реконструкцию дорог, ремонт мостов.
- На развитие дорожной сети будет направляться примерно 1/3 от общего объёма финансирования, 80-85 млн. евро в год. Средства будут расходоваться на перестройку опасных участков дорог, на меры по охране окружающей среды, в т.ч. на возведение противометельных экранов, строительство в год до 150 км гравийных дорог и строительство автомагистралей (включая проектирование и выкуп земель).
- Административные расходы составят 8% от общего бюджета, в т.ч. расходы на оплату персонала, информационные технологии.
- Планируется ежегодно ремонтировать 2300 км государственных дорог.
- Ежегодно 100-150 км грунтовых дорог будут реконструироваться в дороге с гравийным покрытием.
- Строительство новых автомагистралей будет осуществляться в пределах 15-20 км в год.
- Доля дорог с плохим и очень плохим покрытием к концу планируемого периода (2020 г.) должна уменьшиться на 10%.

Источник: Департамент шоссеиных дорог

# MANNLINES

**ЭКСПОРТ-ЛИНЬИ В АНГИЮ, СТРАНЫ БЕНИЛУКС, ФРАНЦИЮ И ГЕРМАНИЮ.**



Бронирование и информация: [mannlines@mannlines.ee](mailto:mannlines@mannlines.ee)  
[www.mannlines.com](http://www.mannlines.com)

тел. 679 1450, факс 679 1455  
Раз пльик, 10 76806 Палдиски