ДОРОГИ ПРИАНГАРЬЯ

журнал о дорожной отрасли

№3 (40) 2013

Участники автопробега-2013

20 октября – День дорожника

Союзу дорожников – 15 лет

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

СОДЕРЖАНИЕ

Официальный отдел

1 Приангарью – современные дороги: «гравийка» сокращается

2 Союз дорожников Иркутской области поддержал инициативу ВСЖД

3 ОАО «Иркутскгипродорнии» и ВСЖД готовы работать над проектами ликвидации аварийно-опасных переездов

Социальный объект

6 Иркутскгипродорнии: детский сад сдан в эксплуатацию

Строительство и ремонт

7 Развитие федеральных автомобильных дорог в Иркутской области

8 Финиш назначен на осень

9 Безопасный проезд обеспечен

9 Ремонт завершен!

10 Савватеевский участок: «сражение» за каждую пядь дороги

11 Светофоры на опасных участках

12 Хорошая новость: в ноябре откроется мост через реку Баргузин

Горячая точка

14 Бодайбинский район: ручей Курун взбунтовался

Крупный план

15 Через горы и тайгу

Необходимо для бизнеса

18 Правила «движения» на мировом рынке

Полезный опыт

22 Современная организация дорожного и придорожного сервиса

Продолжение темы: своими глазами

24 Путешествуем с комфортом

По дорогам мира

26 Из провинции – в Европу

УЧРЕДИТЕЛЬ:
СОЮЗ ДОРОЖНИКОВ
ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Зарегистрирован Восточно-Сибирским межрегиональным территориальным управлением Министерства РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации
ПИ №13-0333 от 19 июля 2003 г

Адрес учредителя и редакции:
664007 г. Иркутск, ул. Дек. Событий, 47 «б», оф. 307
телефон/факс: +7 (3952) 26-12-38
Гл.редактор: 8 902 5 127 625

Главный редактор: С. А. Верещагина

Дизайн и верстка: Ася Натан

Корректор: Раиса Кулагина

ТИРАЖ 750 экз. Распространяется бесплатно.
Рекомендуется для читателей любого возраста.

Отпечатано в типографии «Призма»:
664035 г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, 78/5

Заказ № . Дата выхода в свет 30.09.2013 г.

АВТОПРОБЕГ–2013

Приангарью – современные дороги: «гравийка» сокращается

«Приангарью – современные дороги» – с таким лозунгом состоялся традиционный автопробег, организованный Союзом дорожников Иркутской области по самым горячим точкам федеральной трассы М–53 «Байкал» (Р–255 «Сибирь»), где в настоящее время продолжаются работы по ликвидации гравийных разрывов.

Самая длинная трасса России – Москва – Владивосток – переживает второе рождение. Печально известная среди автомобилистов гравийными разрывами, сегодня дорога меняется в лучшую сторону: «гравийка» с каждым годом сокращается. Маршрут автопробега проходил по объектам, где ведется капитальный ремонт и реконструкция старой дороги: через Черемхово, Зиму, поселок Шеберта, Тулун. Состоялись встречи с представителями администраций городов и районов, с руководителями дорожных и мостовых предприятий.

Последние гравийные разрывы будут ликвидированы в 2015 году, и М–53 «Байкал» приобретет статус дороги второй технической категории, что позволит улучшить транспортно-эксплуатационные показатели, повысить пропускную способность, безопасность движения и уровень комфортности.

СОЮЗ ДОРОЖНИКОВ ПОДДЕРЖАЛ ИНИЦИАТИВУ ВСЖД

Союз дорожников Иркутской области поддержал инициативу ВСЖД по созданию программы по строительству автомобильных путепроводов и объездных дорог вблизи аварийно-опасных железнодорожных переездов.

По инициативе депутата Государственной думы, заместителя председателя комитета по транспорту Сергея Тена на площадке Союза дорожников состоялся круглый стол по теме «Повышение безопасности дорожного движения в Иркутской области». Наиболее обсуждаемым вопросом стало создание целевой долгосрочной программы по строительству автомобильных путепроводов и объездных дорог, после реализации которой будут закрыты 18 железнодорожных переездов.

Депутат Государственной думы Сергей Тен подчеркнул, что все конкретные предложения по строительству альтернативных путей проезда, представленные Восточно-Сибирской железной дорогой, обсудят профильные министерства правительства Иркутской области в рабочем порядке. Сергей Тен также заверил участников круглого стола, что как заместитель председателя комитета по транспорту Государственной думы он примет непосредственное участие в этом процессе.

Начальник Управления дороги «Прибайкалье» Олег Шандрук сообщил о планах по строительству путепроводов на федеральных трассах М–53 и М–55. .

В завершение круглого стола Александр Скачков высказал мнение о необходимости присоединения Восточно-Сибирской железной дороги к Союзу дорожников Иркутской области.

ОАО «Иркутскгипродорнии» и ВСЖД готовы работать над проектами ликвидации аварийно-опасных переездов

Проектировщики ОАО «Иркутскгипродорнии» на протяжении многих лет работают над проектами путепроводов на автомобильных дорогах федерального и местного значения Иркутской области.

Анализируя транспортную сеть дорог региона, убеждаешься, что большая часть железнодорожных переездов в одном уровне заменена на путепроводные развязки в двух уровнях. К примеру, на федеральной дороге существует 23 путепровода. Пересечений в одном уровне осталось 7, по некоторым из них имеются или готовые проекты, или в стадии разработки. На дорогах областного значения построено 10 путепроводов. Количество переездов в одном уровне – 38, из них 19 – через магистральную железную дорогу. В стадии реализации путепровод на М–53 (Р–255 «Сибирь»), путепровод п. Разгон. Состоялись торги по путепроводу на 1362 км, которые выиграло РСП «Топка». На автодороге М–55 (Р–258) ведется строительство путепровода на 101 км (перегон Слюдянка – Ангасолка), планируется реконструкция путепровода на 96 км этой же трассы. Проекты путепроводов на автодороге Р–255 «Сибирь» 1524 км и 1508 км находятся на согласовании в Росавтодоре.

Если по сооружениям на федеральной и территориальных дорогах есть положительная тенденция, то ситуация с путепроводами в муниципальных образованиях критическая. В аварийном состоянии находятся путепроводы в областном центре. Об этом говорил в своем выступлении на круглом столе, организованном Союзом дорожников, главный специалист департамента мостов ОАО «Иркутскгипродорнии» Олег Труфанов.

Всего в Иркутске 3 пешеходных и 15 автодорожных путепроводов, плюс старый мост через Ангару с подходной эстакадой через станционные железнодорожные пути. Мост построен в 1931–1936 гг., за 77 лет эксплуатации его эстакадная часть не обслуживалась, конструкции сталежелезобетонных пролетных строений работают на износ. По последнему обследованию в 2008 году состояние эстакадной части признано близким к аварийному. Металлические конструкции повреждены коррозией на 40%, особенно сложная ситуация в опорных сечениях. Пласты ржавого металла, отгнившие фасонки, куски разрушенного бетона падают на железнодорожное полотно.

Мост ждет своей очереди на ремонт, предполагалось его начать после окончания строительства Академического моста. Требует ремонта и путепровод по улице Джамбула. Балки пролетных строений, особенно сопрягающий пролет, сползают с опорных частей, отдельные швы продольного объединения балок по диафрагмам разрушены.

Другой проблемный путепровод – через железную дорогу в районе станции Кая. Он является заторным местом в городской транспортной сети. Не менее проблематичным этот путепровод является и для железнодорожников, поскольку габарит по высоте составляет чуть больше пяти метров. Из-за невозможности поднятия железнодорожного полотна на данном участке дороги не решен вопрос поверхностного водоотвода.

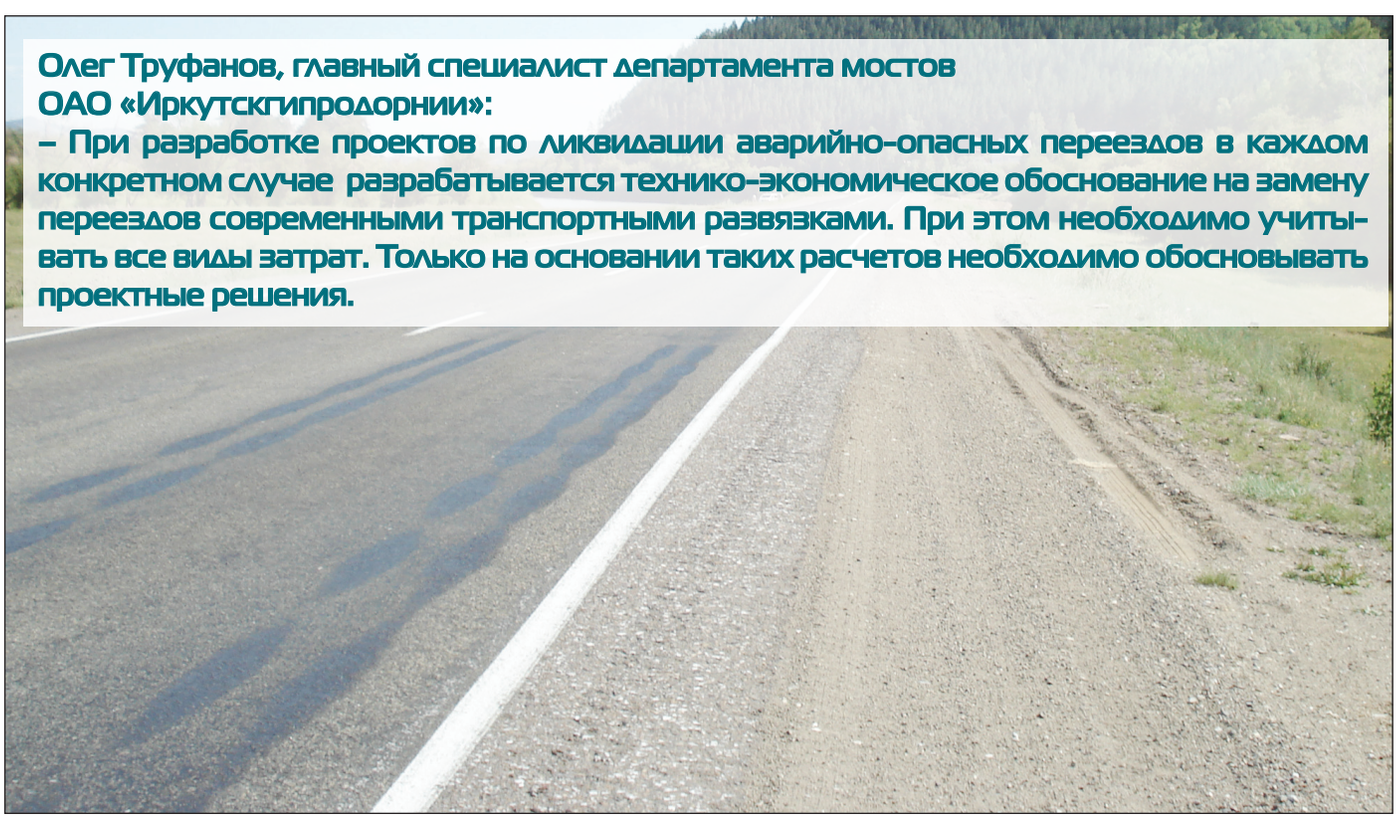
Участники круглого стола отметили, что для достижения эффективного функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, необходим комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения и

Сегодня на железной дороге действует 13 тысяч переездов. По сведениям ОАО «РЖД», на их содержание ежегодно расходуется более 5 миллиардов рублей.

координации усилий всех заинтересованных сторон. Имеется положительный опыт прошлых лет. Так, в 1997 году было подписано постановление губернатора Иркутской области о мерах по предотвращению ДТП на железнодорожных переездах, которое определяло программу закрытия переездов и строительство путепроводов. По итогам реализации мероприятий закрыли 51 переезд, построено пять путепроводов, а количество ДТП снизилось в пять раз.

ОАО «Иркутскгипродорнии» совместно с ВСЖД готово работать над проектами по ликвидации аварийно-опасных переездов, альтернативных объездных объектов на сети автомобильных дорог в соответствии с утвержденным ГОСТом, разноуровневых пресечений автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения с железнодорожными путями, по переводу существующих путепроводов под современные нагрузки в соответствии с ГОСТом 52748–2007. В 2012 году проект строительства нового путепровода у железнодорожного переезда в Слюдянском районе, разработанный ОАО «Иркутскгипродорнии», получил положительное заключение Главгосэкспертизы и утвержден к строительству Федеральным дорожным агентством. Строительство началось в декабре. После введения путепровода в эксплуатацию железнодорожный переезд на станции Слюдянка (5305 км Восточно-Сибирской железной дороги) закроют. Этот переезд был введен в эксплуатацию еще в 1953 году, в настоящее время он включен в перечень особо загруженных железнодорожных переездов магистрали: среднесуточная интенсивность движения в обоих направлениях составляет около 4,7 тыс. автомобилей, в том числе автобусов – более 180, поездов – более 120. Железнодорожники закрывают переезд для пропуска автомобильного транспорта в сутки более чем на 12 часов, в весенне-летний период здесь образуются длинные очереди, водители и пассажиры порой вынуждены ожидать по нескольку часов. Строительство путепровода – лишь первый шаг в масштабной реконструкции участка Култук – Слюдянка автомобильной дороги М–55 «Байкал». Сделать дорогу безопасной, чтобы она справлялась с возрастающим грузопотоком – задача ближайших лет.

Ежегодно на переездах происходит более 500 ДТП с участием транспортных средств различного класса. Прямой ущерб от одного происшествия порой измеряется десятками миллионов рублей.



Олег Труфанов, главный специалист департамента мостов ОАО «Иркутскгипродорнии»:
– При разработке проектов по ликвидации аварийно-опасных переездов в каждом конкретном случае разрабатывается технико-экономическое обоснование на замену переездов современными транспортными развязками. При этом необходимо учитывать все виды затрат. Только на основании таких расчетов необходимо обосновывать проектные решения.

По словам начальник Упрдор «Прибайкалье» Олега Шандрука, пересечения в одном уровне федеральных трасс М–53 и М–55 с Восточно-Сибирской железной дорогой планируется ликвидировать за пять лет. В числе новых первоочередных предложений, прозвучавших на круглом столе, – устройство развязки в районе села Смоленщина, на 5199 км перегона Кая – Гончарово. Нужны путепроводы и на аварийно-опасном переезде 4806 км перегона Тулун – Нюра, на загруженном переезде в границах станции Анзёби.

К сожалению, на сегодняшний день в Иркутской области отсутствует долгосрочная целевая программа, предусматривающая мероприятия по строительству путепроводов, объездных автомобильных дорог, реконструкции существующих путепроводов, а также закрытие переездов, имеющих близко расположенные альтернативные пути проезда. Такая программа позволила бы обеспечить высокие требования к качеству строительных материалов, конструкций и техническим решениям с целью обеспечения высокой долговечности, надежности, безопасности и пропускной способности сооружений при минимальных затратах.

Заместитель председателя комитета по транспорту Государственной думы Сергей Тен, принявший участие в заседании круглого стола, пообещал поддержку при обсуждении прозвучавших предложений по активному продвижению областной программы «Повышение безопасности на дорогах Иркутской области на 2013-2015 годы» в профильных министерствах областного правительства. Начальник Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры Александр Скачков считает, что только согласованная работа со всеми заинтересованными сторонами поможет быстрее принять программу и тем самым снизить аварийность на пересечениях автомобильных дорог с железнодорожными путями.

Ирина Шушакова,
пресс-секретарь ОАО «Иркутскгипродорнии»

Члену Союза журналистов России А. М. Антоненко

ГЛУБОКОУВАЖАЕМЫЙ АЛЕКСАНДР МАРКОВИЧ!

Союз дорожников Иркутской области имеет честь поздравить Вас с награждением знаком отличия «За заслуги перед Иркутской областью».

Ваша профессиональная деятельность журналиста тесно связана со строительством. На протяжении почти полувека Вы полновесно освещаете в прессе развитие важнейшего сегмента экономики Приангарья: строительство автомобильных дорог, жилья, промышленных и социально значимых гражданских объектов. В Ваших статьях и книгах, посвященных сооружению Байкало-Амурской магистрали, уникального моста через Ангару и других, дается объективная картина многотрудной работы всех участников этих великих строек. Это подлинная летопись созидания, по которой можно изучать позитивные перемены в жизни всего нашего региона.

Мы также благодарны Вам за внимание и неподдельный интерес, который Вы проявляете к деятельности Союза дорожников.

Желаем Вам крепкого здоровья, острого пера и творческих успехов на благородном поприще российской журналистики.

Анатолий Косяков,
президент Союза дорожников Иркутской области.
Август 2013 года

ИРКУТСКГИПРОДОРНИИ: ДЕТСКИЙ САД СДАН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Три новых детских садика на 550 малышей появятся нынче в Иркутске. Строительство детских садов в Солнечном, на Мухиной и в микрорайоне Юбилейный существенно сократит очередь на получение места в дошкольном учреждении.

Один из трех садиков – в микрорайоне Солнечный, на улице Байкальской – уже сдан в эксплуатацию. Это был яркий праздник и для строителей, и для заказчика, и для родителей. Сад построен по-современному: вентилируемый фасад, алюминиевые стеклопакеты, витражи, керамогранит, установлены малые архитектурные формы, красиво благоустроена территория, посажены деревья. Всё это – дело рук генподрядного ОАО «Иркутскгипродорнииий». Стоит заметить, что детские сады генподрядчику строить приходится не так часто, и тем более радует, что и такая работа им выполнена отлично.

– Без проблем, правда, не обошлось, – рассказывает начальник участка Дмитрий Толстихин. – Проблемы возникали из-за бойкота жильцов близлежащих домов, протестовавших против нового объекта. Они боялись, что в ходе строительства будет снесён стоящий рядом хоккейный корт, исчезнет площадка для выгула собак. Но через полмесяца всё утряслось, и к середине июня мы взялись за дело.

Работали без задержек, в полную силу, чему способствовала новая система взаимоотношений с заказчиком. Теперь подрядчик строит объект на собственные средства, а деньги получает только после его сдачи городским властям. При таком сценарии работать плохо и долго невыгодно – банковский кредит необходимо отдавать своевременно, а все огрехи устранять за собственный счет. Однако Гипродорстрой не испугал такой вариант – он справился с задачей.

В новеньком двухэтажном здании детского сада располагается медицинский блок, физкультурный и музыкальный залы, пищеблок, прачечная, гладильные комнаты. Проектом предусмотрены установка теплового пункта, узла учета тепловой электроэнергии, водомерного узла, венти-

ляционного и технологического оборудования. Во дворе садика расположены шесть теневых навесов, спортивная площадка, игровые горки, городки. Для каждой из шести групп имеется своя игровая площадка. В подвальной части здания разместилось овощехранилище.

– Строители молодцы, – оценивает работу подрядчика исполняющая обязанности заведующей дошкольным учреждением Елена Манькова. – Мне понравилось их отношение к нашим просьбам и запросам. Прежде чем монтировать технологическое оборудование, подрядчик возил меня на базу, чтобы я убедилась в правильности его выбора и даже подобрала цветную гамму.

Елена Александровна Манькова – человек опытный, прошла хорошую школу на посту заведующей детским садом № 84, что в микрорайоне Байкальский, и знает все тонкости дела. Своевременно начала создавать коллектив, подобрала обслуживающий персонал, все группы укомплектовала воспитателями. Детей будут обслуживать 12 воспитателей и 6 помощников. «Зарплата у нас повысилась, так что люди идут работать с удовольствием», – говорит Манькова. Самым заветным ее желанием было побыстрее открыть садик для детей, и это желание сбылось.

Наш корр.

СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ

Развитие федеральных автомобильных дорог в Иркутской области

В соответствии с федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России», объемы работ по строительству и реконструкции федеральных автомобильных дорог Иркутской области на 2013-й и на плановый период 2014–2015 гг., находящихся в ведении Упрдор «Прибайкалье», составляют 5,1 млрд руб.

В центре внимания - 5 объектов общей протяженностью 38,7 км, с путепроводом 86 п. м., где будут вести строительство и реконструкцию. С вводом данных объектов будут ликвидированы последние участки автодороги М–53 «Байкал», имеющие переходный тип покрытия, ликвидируется переезд через железную дорогу.

В Упрдор «Прибайкалье» имеется разработанная проектная документация на строительство и реконструкцию 8 объектов на автодорогах М–53, М–55 «Байкал» общей протяженностью 52,9 км. Это строительство обходов населенных пунктов, ликвидация последних пересечений в одном уровне с Восточно-Сибирской железной дорогой. Продолжается разработка проектной документации и на строительство двух участков автодороги М–55 «Байкал» протяженностью 24,4 км. В Росавтодор даны предложения по выделению финансирования на строительство объектов в 2014–2017 г.г.

Реализовав имеющиеся проекты, в ближайшем десятилетии будут построены и реконструированы 116,1 км автодорог, что на 10% больше, чем в 2003–2012 гг.

Для исполнения поручения президента России В.В. Путина по увеличению в ближайшее десятилетие объема строительства автодорог в два раза, Упрдор «Прибайкалье» подготовило планы по строительству и реконструкции автодорог до 2022 года. Планируется разработка проектной документации на строительства обходов городов Тулун, Усолье-Сибирское, Нижнеудинск и поселка Куйтун, а так же на реконструкцию автодорог М–55 «Байкал» и «Вилюй». Всего потребность в строительстве автомобильных дорог Иркутской области, подведомственных Упрдор «Прибайкалье», в ближайшем десятилетии составляет порядка 400 километров.

Виктор Панов, главный инженер Управления федеральной автомобильной дороги «Прибайкалье»

ФИНИШ НАЗНАЧЕН НА ОСЕНЬ

В Нижнеудинском районе 19 переездов через железную дорогу, в том числе на дороге М–53 «Байкал» полдесятка – в одном уровне. Один из них, что находится в самом городе, будет закрыт нынешней осенью. Взамен существующего переезда возводится трехпролетное сооружение длиной 82 метра.

Иркутская область выделила средства на строительство этого путепровода после принятия правительственной программы о ликвидации переездов в одном уровне. Победившее в торгах ЗАО «Мостострой–9» приступило к работам в октябре прошлого года. Отличившийся во времена строительства путей Тайшет – Лена и Байкало-Амурской магистрали, коллектив ЗАО «Мостоотряд–106» из Вихоревки обустроил вахтовый поселок и принялся за сооружение опор. В пиковые моменты на объекте трудилось до 40 специалистов: механизаторы, сварщики, монтажники, бетонщики.

– В полном объеме возведены все четыре опоры, смонтированы два из трех пролетных строений, – рассказывает начальник службы организации производства ЗАО «Мостострой–9» Владимир Прохоренко. – С третьим, 24-метровым, что находится над путями, возникли проблемы из-за затягиванием с предоставлением железнодорожниками «окон».

Из выделенных на строительство путепровода через ВСЖД в Нижнеудинске 236 миллионов рублей на данный момент освоено около двухсот. Сложности возникали также из-за больших объемов по переносу коммуникаций, в частности, высоковольтных линий контактной сети.

– И сам мост, и подходы к нему, которыми занимается ЗАО «Братскдорстрой», сдадим, как обозначено в контракте, к 1 октября, – говорят мостовики.

Надо сказать, Нижнеудинску с мостами подфартило. Два городских моста, 300-метровый через реку Уда и 90-метровый через реку Застрянка, с участком дороги на федеральной магистрали М-53 были переданы Упрдор «Прибайкалье» в 2011 году. Проезжую часть по городу отремонтировали сразу, а на мосты проекты еще разрабатывались. К работам на них приступили только нынче. Велись они по одной половине дороги, по второй движение транспорта не закрывалось.

– На обоих объектах коллективом мостоотряда произведена полная очистка старой дорожной одежды, замена перильного и барьерного ограждений, окраска и установка освещения, –говорит Владимир Прохоренко. – На сегодня мы готовы к их сдаче «Братскдорстрою–1» под укладку асфальтобетона.

На фото: строительство Нижнеудинского путепровода в исполнении ЗАО «Мостострой–9».

ХРОНИКА ДОРОЖНОЙ СЛУЖБЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Безопасный проезд обеспечен

Специалисты Усольского филиала Дорожной службы Иркутской области сдали в эксплуатацию объездную дорогу и мост из элементов САРМ на 56 км автодороги Черемхово – Голуметь – Онот в Черемховском районе.

Безопасное автомобильное сообщение для жителей поселка Голуметь и всех близлежащих населенных пунктов теперь обеспечивает объездная дорога вокруг аварийного моста через реку Голуметь. Решение о необходимости строительства временной объездной дороги с сооружением временного моста в районе Голумети было принято Дирекцией по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области. По результатам экспертизы единственный мост через Голуметь был признан аварийным. За время эксплуатации он приобрел множество дефектов и уже не соответствовал современным требованиям по безопасности движения. В ходе обследования выявлены многочисленные трещины в конструкции опор моста, разрушения гидроизоляции. На конструкциях опор защитный слой пришел в негодность, оголилась арматура, третья и четвертая опоры просели. Допустимая грузоподъемность моста была снижена до 20 тонн, скоростной режим – до 10 км/час.

К работам по обустройству временной объездной дороги для ремонта моста через реку Голуметь специалисты Дорожной службы приступили летом 2012 года. Общая сумма контракта составила 10 миллионов рублей. Все работы велись согласно проектной документации, большая их часть завершена в прошлом году, а в 2013-ом выполнялось обустройство дороги, досыпалась дорожная одежда. Длина временного среднего автодорожного разборного моста составила 31,5 м, объезда – 288 метров. Автодорога временного объезда соответствует IV технической категории, движение по ней осуществляется по двум полосам, по мосту – по одной. Разрешенная скорость движения – 30 км/час, максимальная допустимая грузоподъемность – 30 тонн.

Металлические конструкции САРМ изготовлены на заводе города Свирска. Временный объезд будет функционировать до тех пор, пока не завершится капитальный ремонт существующего аварийного моста или не возведен новый.

Наш корр.

РЕМОНТ ЗАВЕРШЕН!

На федеральной автомобильной дороге М–53 «Байкал» досрочно ввели в эксплуатацию три отремонтированных участка общей протяженностью 25 км.

В Нижнеудинском районе дорожное предприятие «Сибирь» завершило ремонт на участке км 1338+500 – 1343+000 протяженностью 4,61 км. В период работ здесь привели в образцовый порядок дорожное покрытие шириной 8 метров, водопропускные трубы, укрепили обочины, установили новые дорожные знаки, заменили барьерное ограждение, а также предусмотрели устройство водосбросов с проезжей части и водоотводных канав, нанесли горизонтальную разметку.

В Заларинском районе коллективом Дорремстроя отремонтирован участок км 1678 –1688 протяженностью 10 км. Это же предприятие было занято и в Аларском районе, отремонтировав участок км 1714–1724 протяженностью 10,55 км. Ремонт дорожного покрытия выполнен путем поверхностной обработки. Главная задача такого метода – увеличить коэффициент сцепления автомобильных колес с дорогой и предотвратить износ асфальтобетонного покрытия. На готовом участке установлены новые дорожные знаки и нанесена горизонтальная разметка.

Савватеевский участок: «сражение» за каждую пядь дороги

Из выделенных на ремонт Савватеевского участка Ангарского обхода федеральной автомагистрали М-53 «Байкал» (км 1842–1847) 185 млн руб. освоено более 50 миллионов.

Транспортно-эксплуатационное состояние введенного в начале 90-х годов 18-километрового обхода города Ангарска перестало соответствовать дороге первой технической категории. Нарушение межремонтных сроков, резкое увеличение транспортных нагрузок привело к разрушению дорожной одежды. Наиболее заметно оно проявилось на Савватеевском участке. За ремонт взялось победившее в торгах ООО «Сибна». К работам приступили в первых числах июля и повели настоящее сражение за каждую пядь дороги. Мы побывали на ней, можно сказать, в самый пиковый момент и были порадованы скоплением людей и техники.

– На объекте сосредоточено около 30 единиц дорожно-строительной техники, – рассказывает директор департамента дорожного строительства субподрядной организации «РегионСпецСтрой» Сергей Чичулин. – В распоряжении занятых здесь дорожников десяток мощных КАМАЗов, асфальтоукладчики, катки, экскаваторы, машина холодного фрезерования и два асфальтобетонных завода. Полсотни рабочих трудятся по скользящему графику без выходных. И, конечно, немало специалистов, каких поискать. Это и главный инженер департамента субподрядной фирмы Владислав Скоромец, и начальник участка Владимир Дымченко, и машинист катка Игорь Сумин. За их плечами десятки километров построенных и отремонтированных улиц и дорог, среди которых иркутские улицы Байкальская, 3-го Июля, Степана Разина, уширение М–55 «Байкал» на горе Весёлой и ряд других.

– Не многовато ли сил сосредоточено на столь небольшом участке? – интересуюсь у руководителей стройки.

– Здесь два направления – прямое и обратное, – вступила в беседу главный эксперт отдела ремонта и содержания Упрдор «Прибайкалье» Ольга Клюева. – Прямое – со стороны Усолья-Сибирского, обратное – со стороны Иркутска.

– Плюс Савватеевская развязка, – добавляет Сергей Чичулин. – Итого нам предстоит отремонтировать 12 километров. По контракту мы должны сдать их в сентябре. За месяц выполнили демонтаж старого бордюрного камня, на четырех километрах поставили новый, гранитный, бордюр, ещё на трех километ-рах уложили выравнивающий слой асфальтобетона. Выполняем укладку верхнего слоя асфальта типа А. Более 800 тонн уже на всей девятиметровой ширине проезжей части. Следующий этап – установка дорожных знаков и разметка.

Савватеевский участок станет одним из лучших на М–53.

Александр АНТОНЕНКО
Фото автора

СВЕТОФОРЫ НА ОПАСНЫХ УЧАСТКАХ

На федеральной автомобильной дороге М–53 «Байкал» км 1806+860 в городе Усолье-Сибирское для повышения безопасности движения на аварийно-опасном участке с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий установлен светофор и пешеходное ограждение.

На данном участке только за последние три года произошло 13 ДТП, в которых погибли три человека и 14 ранены. Кроме того, вблизи находиться школа, и новый светофор обеспечит безопасность детей и их родителей.

На данном светофорном объекте реализованы дополнительные возможности для обеспечения безопасности движения, которые ранее не применялись на федеральных автомобильных дорогах Иркутской области. При включении пешеходной фазы светофора, включается освещение всего пешеходного перехода, плюс к этому используется специальный звуковой сигнал.

В 2013 году на федеральной автомобильной дороге М–53 «Байкал» км 1493+390 для ликвидации аварийно-опасного участка в городе Тулуне планируется установить еще один светофорный объект – в районе моста через реку Ия.

Федеральное управление автодорог «Прибайкалье» настоятельно рекомендует владельцам автотранспортных средств соблюдать скоростной режим и правила дорожного движения.

Пресс-служба
ФКУ Упрдор «Прибайкалье»

Хорошая новость: в ноябре откроется мост через реку Баргузин

В Бурятии 4 ноября состоится торжественное открытие моста через реку Баргузин, проект которого разработало ОАО «Иркутскгипродорнии». Мост сооружен около поселка Усть-Баргузин на 268 км важнейшей для республики автомобильной дороги, его длина с подходами составляет 5,436 км. Движение автотранспорта по новому мосту будет запущено в октябре. Стоимость строительства составила 1 млрд 952,8 млн рублей. Недавно с рабочим визитом в Баргузинском районе побывал глава республики Вячеслав Наговицын.

Автомобильная дорога Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян связывает отдаленные районы с республиканским центром и является стратегической. Отсутствие железнодорожного сообщения, консервация аэропорта местных авиалиний привели к тому, что грузы и пассажиров на 98% возят автотранспортом. Сделать сообщение между районами круглогодичным позволит новый мост. Сейчас в этом месте через реку Баргузин ходит паром, на котором порой скапливается очередь, особенно летом, когда на Чивыркуйский залив, полуостров Святой Нос едут туристы.

При проектировании моста через Баргузин и подходов к нему было предложено сделать автомобильный обход поселка Усть-Баргузин с юго-западной стороны, что позволит улучшить транспортную доступность районов, обеспечить эффективный, круглогодичный проезд транспорта, повысить оперативность в доставке грузов и пассажиров. Снизится и аварийная ситуация, улучшится и экологическая обстановка в поселке, через который сейчас проходит дорога. Длина самого моста - 411,22 м, ширина проезжей части - 7 м, ширина полос безопасности и тротуаров - 1,5 м, материал опор - железобетон, материал пролетных строений – металл. Проектом предусмотрена установка освещения и обустройство пешеходных зон. Тип дорожной одежды – капитальный – в соответствии с условиями расчетной интенсивности движения транспорта, сурового климата, сложности мерзлотно-грунтовых и гидрологических условий. Немаловажно, что конструкция дорожной одежды разработана с учетом использования местных строительных материалов. Конструкция моста запроектирована с учетом девятибалльной расчетной сейсмичности региона.

Усть-Баргузин с численностью населения 7,1 тыс. человек является самым крупным населенным пунктом Баргузинского района. Автомобильная дорога проходит по побережью Байкала, вблизи Баргузинского заповедника, по местам курортного лечения и туризма. После окончания строительства связующего звена Курумкан – Уоян автодорога примет на себя дополнительные транспортные потоки северных районов, что еще более усилит ее социально-экономическую значимость.

Владимир Светник, главный инженер проекта; Олег Труфанов, главный специалист; Галина Тараканова и Вера Шарина, инженеры

На снимке: Вячеслав Наговицын

ДОРОГА ЕЛАНЦЫ – ХУЖИР СТАНОВИТСЯ КОМФОРТНЕЕ

Когда едешь по добротному участку дороги с четкими разделительными полосами, свежевыкрашенными барьерными и перильными ограждениями, аккуратно прибранными обочинами - душа радуется. Именно такое чувство испытываешь, проезжая по сданному в эксплуатацию участку дороги Еланцы - Хужир. На открытии нового участка присутствовал министр строительства и дорожного хозяйства Иркутской области Михаил Литвин.

А ведь еще совсем недавно эти километры всем знакомой дороги, ведущей на Байкал, были притчей во языцех у тысяч туристов – столб пыли не позволял даже приоткрыть окно. Хотя и относилась трасса к главным территориальным дорогам Приангарья, являясь единственным средством автодорожной связи с Ольхонским районом. Ее давно мечтали привести в порядок.

К реконструкции 10-километрового участка приступили в 2008 году, но из-за отсутствия финансирования работы приостановили, и вернулись не скоро. Серьезные подвижки начались в 2011-ом с приходом генподрядного ООО «СПМК-7». У нового подрядчика Крепкая производственная база, надежные связи с поставщиками материалов и оборудования. Работы начали с установки корейского асфальтобетонного завода мощностью 160 тонн асфальта в час. В прошлом году в самые напряженные дни на участке трудилось до 50 специалистов и 40 единиц техники: экскаваторы, грейдеры, катки, асфальтоукладчики, два десятка тяжелых самосвалов. Итог - раньше запланированного срока ввели первый участок протяженностью 9,5 километра.

- Сегодня открываем второй, примыкающий к нему участок (км 36 – 41), - сообщил гостям, прибывшим на торжественную церемонию, директор генподрядной фирмы Александр Ерохин. - Основной объем выполнили за июль и август, работали без праздников и выходных, торопились захватить погожие дни. Одного асфальта уложено более 11 тысяч тонн, установлено 1144 метра металлических ограждений, 125 сигнальных столбиков, 33 дорожных знака, устроено два примыкания к основной дороге. Ширина земляного полотна проложенной трассы составляет 10 метров, проезжей части - шесть метров. Словом, дорога четвертой категории, расчетная скорость 80 км\час.

По мнению министра строительства и дорожного хозяйства Иркутской области Михаила Литвина, участок автодороги сделан качественно. На вопрос, когда планируется полностью избавиться от щебеночного покрытия на оставшихся 13 километрах, Михаил Владимирович ответил:

- Думаю, за два-три сезона сможем не только избавиться от гравийки, но и капитально отремонтировать пятикилометровый участок в районе Еланцов. Пока гравийный разрыв остается на протяжении от кафе «Тажеран» до нового участка. Я уверен, что комфортная транспортная составляющая будет способствовать увеличению числа туристов, а значит – и развитию районов на Байкальском побережье.

Радует, что наконец-то стали обращать внимание на придорожный сервис. Возле кафе «Тажеран» оборудована автобусная остановка, а у заправочной станции появилась посадочная площадка, обустроен кирпичный туалет.

Особую благодарность подрядчику высказали генеральный директор ОАО «Дорожная служба Иркутской области» Радик Фарфутдинов, заместитель мэра Ольхонского района Анатолий Брагин и глава поселковой администрации Михаил Науслаев. Не забыли дорожников и проезжавшие мимо водители, приветствуя участников открытия движения автомобильными гудками. В настоящее время обновленная дорога обеспечивает проезд полмиллиона туристов в наиболее популярные места отдыха на берегу «священного моря».

Александр Антоненко

Бодайбинский район: ручей Курун взбунтовался

Ликвидирован промыв на участке вблизи ручья Курун

Транспортное сообщение по трассе Кропоткин – Перевоз, нарушенное из-за затяжных проливных дождей, постепенно нормализуется.

Бодайбинский филиал ОАО «Дорожная служба Иркутской области» завершил ремонт первого участка вблизи ручья Курун и продвигается дальше по трассе. Первой задачей, стоящей перед дорожниками, было обеспечение минимального автомобильного сообщения между городом Бодайбо и поселками, расположенными в зоне аварии. Частично движение было перекрыто. В ходе ремонтных работ все транспортные потоки двигались в рамках одной полосы, по завершении работ движение возобновится в обычном режиме. Планируется, что ликвидация промоин надолго не затянется.

Общая протяженность автодороги Кропоткин – Перевоз составляет около 300 км. Многочисленные промывы образовались на участке длиной 80 км. Как отметил директор Бодайбинского филиала Андрей Баркаев, на всем протяжении есть разрушения разных размеров. Однако на трассе есть 4 участка, длина которых составляет почти 300 метров, ширина – 12 метров, глубина – 3,5 метра. На месте происшествия работает более 11 человек и 8 единиц техники Бодайбинского филиала. На помощь дорожникам из Бодайбо поспешили бульдозер и автопогрузчик. Ликвидационные работы идут весь световой день. Для занятых на объекте установлены вагончики и организовано горячее питание.

ЧЕРЕЗ ГОРЫ И ТАЙГУ

В августе Борис Николаевич Луковников – главный специалист Дорожного департамента в ОАО «Иркутскгипродорнии» – отметил знаменательную дату: исполнилось ровно 50 лет, как он перешагнул порог института. Сегодня ему 73 года, и полвека из них посвящены дорожному строительству. Согласитесь: судьба состоялась!

Откуда ты, моя деревня?

Самое любопытное, что дорожником он быть не собирался. Мысли о будущем у парнишки из многодетной деревенской семьи, жившей в Марийской республике, были еще не конкретные. Да и с родным поселком Русская Сенда, в котором Луковников родился и прожил 17 лет, расставаться не хотелось. Долго и упорно пытался определить, откуда у поселка такое необычное имя, не хотел соглашаться со старожилами, что истоки названия кроются в речушке Сендинка, берущей свое начало от чистого подземного родника. Ему наверняка грезилось нечто более значимое, издревле связанное с Русью. Такая скрупулезность, желание докопаться до сути впоследствии сказались на его отношении к жизни и к работе.

В Русской Сенде он закончил семилетку, а в соседнем поселке, что в пяти километрах от дома, – получил аттестат о среднем образовании. И после школы прямиком направился в Саратовский политехнический институт.

– Хотел подать документы на механический факультет, однако старший брат, работавший к тому времени конструктором на заводе, настойчиво советовал «не связываться с болтами и гайками», а уйти в дорожники, – вспоминает Борис Николаевич. – Дороги только-только начинали строить, и это был передний край.

Он последовал совету брата, успешно закончил учебу и по распределению прибыл в дорожный отдел Иркутского филиала Ленинградского «Гипроавтотранса». Иркутск манил еще и потому, что ему очень хотелось найти следы своего дяди, Сергея Алексеевича, которого в

начале Великой Отечественной из Иркутска призвали на фронт, где он и пропал без вести. Искал также и репрессированных родственников отца, но тоже тщетно. «А ведь Луковниковы в Иркутске со столыпинских времен поселились, прописаны даже в Слюдянском районе», – объясняет свои пристрастные поиски Борис Николаевич. – Должно было остаться хоть какое-то продолжение…».

Одной из веточек родового древа Луковниковых и стал Борис. Он не только восстановил потерянные было родственные связи, но и продолжил род, и, можно сказать, прославил его

своим трудом. Как один день пролетели 50 лет в Иркутскгипродорнии…

От вешки к вешке

…К приходу Бориса в недавно образованный Иркутский филиал «Гипроавтотранса», кадров катастрофически не хватало, зато работы – невпроворот. Не успел обжиться в общежитии на улице Волжской, как направили в Кутулик – на строительство Московского тракта, проходившего через поселок. Сделали геосъемку обхода Кутулика, затем проект и в короткие сроки построили новый участок дороги, который успешно служит и по сей день.

Для молодого специалиста это была интересная, полезная школа и первая самостоятельная работа, он отдавал объекту всё умение и силы. Окружающим нравились его неуемная энергия и стремление реализовать себя. При строительстве дороги важной фигурой является геодезист – Луковникову довелось испытать на себе и это. От его знаний, практического опыта, сообразительности и крепкого характера во многом зависил успех дела, как проект воплотится в жизнь, а значит – и благополучие всего коллектива. Перенося проект с бумаги на грешную землю, геодезист в деталях «рисует» дорогу на местности. И от того, как он сделает разбивку, нивелировку, привязку, в каком месте и с каким уклоном уложит водопропускную трубу, зависит судьба будущей магистрали. Ведь любая автодорожная трасса – не только земляное полотно, но и мосты, и трубы, и парапетные ограждения. Способность принимать точные решения, правильно использовать приобретенные навыки, нацеленность на результат – дело непростое, для становления молодого специалиста-дорожника это всегда серьезный и ответственный этап.

– Луковников, у тебя как была, так и осталась крестьянская психология, ты признаешь только три состояния: работа, работа и ещё раз работа, – нередко подшучивали над ним коллеги.

Даже первым его наставникам приходилось частенько сдерживать парня:

– Борис, ты не суетись, не пытайся заглянуть через горы и тайгу… Ставь вешку так, чтобы она хорошо просматривалась. Дойдешь – отодвинь подальше, и снова вперед!

Это напутствие он запомнил на всю жизнь, и продвигался от вешки к вешке, оставляя свои «автографы» на необъятных широтах Приангарья, Приамурья, Якутии. Одновременно поднимался по карьерной лестнице, не минуя ни одной ступеньки – от старшего инженера дорожного отдела, начальника партии до руководителя проектной группы, начальника технического отдела, главного эксперта по качеству, главного специалиста комплексного Дорожного департамента.

Пот и холод, мечты и ярость

– Прежде было как: сам изыскания проводил, сам проектированием занимался, – вспоминает Борис Николаевич. – Так строили дорогу Слюдянка – Байкальск, потом от Байкальска до Мурино. При таком раскладе и работа быстрее шла, и ответственность ощущали больше.

Первым серьезным объектом, который Луковников делал самостоятельно, стал капитальный ремонт дороги Невер – Якутск. «Сейчас идем фактически по тем же местам, но уже по новому спрямлению – Невер – Алдан – Якутск», – объясняет собеседник. И с удовольствием показывает старые фотографии, где раньше проходил участок дороги. Когда грянул БАМ, дальнейшее строительство прекратили.

У каждой дороги есть свои нюансы, интересные и трудные места, запоминающиеся надолго. Для Луковникова это дорога на Нарынский перевал.

– На Нарынском перевале мы вместе с ним прошли сложнейший участок, – вспоминает друг и коллега Луковникова Анатолий Лиманский, работавший главным геологом Иркутскгипродорнии. – Каких трудов стило нам спустить с перевала к реке Джида эту тяжелейшую, с крутыми поворотами дорогу!

Не менее трудной оказалось и федеральная магистраль «Амур», куда Луковников попал в 1993 году. На Читинском ее участке он вел обследование местности, занимался проектированием, осуществлял авторский надзор. Работали под открытым небом, зачастую приходилось жить в палатках, в лучшем случае – квартировать в комнатках в близлежащих деревнях. Снимали изыскания, поскольку большая часть трассы вообще не существовала. Сначала трас-

су прокладывали по картам, затем выносили на местность. Прежде «Амуром» занимались военные строители, потом забросили, и лишь с 2002 года вновь началось масштабное строительство этой главной дороги страны.

– Шоферы, ездившие по «Амуру», говорят, что появилось много разрушений, чем они вызваны? – интересуюсь я у Бориса Николаевича.

– В тех краях вечная мерзлота. Когда дорогу построили, лед стал подтаивать, появились, так называемые, темные места, пошли просадки. Приглашали специалистов столичного и Якутского института мерзлотоведения, искали причину. У них свои теории об этих просадках. А я считаю, что насыпь должна сооружаться в зимнее время, чтобы лед на ней не таял, тогда дорога будет стоять. Соорудил насыпь, сделай перерыв, пусть она сядет, потом асфальтобетонное покрытие укладывай. «Амур» же строили и зимой, и летом короткими участками без всяких перерывов. А как исследуется дорога? Бурим скважины через 200 метров, а на этих 200 метрах может быть и песок, и глина, и болото.

Еще Луковников вспоминает ситуацию на дороге «Колыма», где тоже пришлось изрядно попотеть.

– Там лед сплошной, а у нас выемка через 200 метров. Три метра вскрыли, и пошел чистый лед, пригнали буровую, пробурили на 13 метров – всё лед, чистый лед, хотя по геологии его не было. Пришлось эту выемку засыпать. Сейчас там строят новую дорогу, институт делал проект и рабочую документацию. Работали чуть ли не круглосуточно, особенно в так называемые «пиковые» дни, когда слились воедино не только мосты и трубы, но и пот, и холод, мечты и грубая ярость тяжелой повседневности.

Профессионал высшего разряда

В институте давно привыкли к редкой самоотдаче Бориса Николаевича. Возраст для него не помеха. Он, кажется, заряжен энергией самой природы и потому никогда не устает. Высокий, сухощавый и стройный, всегда подтянутый, идеально выбритый, в модном костюме, он словно олицетворяет собою мощь проектной организации, в которой трудится уже полвека, укрепляя ее духовный и нравственный стержень.

– Борис Николаевич всё знает о дорожном строительстве – от подготовительных работ до завершающего обустройства трассы, – с гордостью за коллегу говорит председатель совета ветеранов Елена Черных. – Его судьба – это яркий пример для молодых специалистов, ведь он самостоятельно осваивал и внедрял все новые технологии, первым освоил клатоидное проектирование, первым стал применять его на практике. А еще он на редкость отзывчивый: хорошо понимает и чувствует настроение людей, всегда быстро реагирует на ситуацию и обязательно приходит на помощь.

– Луковников – профессионал высшего разряда, из тех людей, кто вписал в историю дорожного строительства многолетний опыт работы в Сибири, в зоне вечной мерзлоты, – подытоживает генеральный директор ОАО «Иркутскгипродорнии» Анатолий Яковлевич Косяков. – В большинстве крупных и сложных проектов именно он принимал основные технические решения. При утверждении проектов в Москве достойно представлял нашу фирму, вел блестящие диалоги с конкурентами и оппонентами, убедительно и грамотно парируя их необоснованные наскоки и замечания. Самые именитые чиновники и специалисты признают его профессионализм. Борис Николаевич награжден знаком «Почетный дорожник России», Почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации, медалью за строительство дороги «Амур», Благодарственным письмом губернатора Забайкальского края. Не побоявшись пафоса, скажу так: Луковников – истинный сибиряк, он доказал это своим отношением к делу на самых сложных сибирских трассах.

… Я слушал моих собеседников и невольно думал о том, что в каждом городе, в каждом поселке есть дороги, мосты, путепроводы, в которых не только бетон и металл, но и душа того, кто их построил. Так строил и продолжает строить Борис Луковников, воспитывая в новом поколении дорожников два редчайших качества – преданность своей профессии и любовь к родному краю.

Александр Антоненко

ПРАВИЛА «ДВИЖЕНИЯ» НА МИРОВОМ РЫНКЕ

Присоединение России к ВТО — это не столько перечень конкретных обязательств, сколько осознанная (пусть и не всеми) необходимость качественного прорыва в решении задач развития и модернизации нашей страны.

Андрей Спартак, директор Всероссийского научно-исследовательского конъюнктурного института, руководитель Комитета по содействию внешнеэкономической деятельности ТПП РФ

Страна не получает выгоды от ВТО автоматически. Нам придется, во-первых, активно участвовать в работе этой организации, а во-вторых, развивать модернизационный сценарий собственного развития.

Алексей Портанский, профессор Высшей школы экономики, директор информационного центра ВТО

Strategy Partners и «Деловая Россия» в опросе топ-менеджмента российских компаний констатировали: лишь у 6% опрошенных существует разработанная стратегия адаптации бизнеса к ВТО, еще 11% планируют это сделать. 48% респондентов ответили, что «возможно, будут разработаны некоторые меры», а 34% – не планировали разрабатывать какие-либо адаптационные стратегии или меры.

При этом 22% компаний уверены в том, что присоединение к ВТО на отрасли экономики России практически не отразится, 52% уверены в «позитивном» и «исключительно позитивном» влиянии этого процесса, 24% – в «негативном» или «исключительно негативном» влиянии. При этом оценка влияния присоединения к ВТО респондентов опроса на их собственный бизнес чуть хуже: 48% были уверены в «позитивном» и «крайне позитивном» влиянии режимов ВТО на их компании, 46% – в «негативном».

Сегодня эксперты отмечают как положительные стороны этого решения – повышение инвестиционной привлекательности, улучшение делового климата, снижение мер административной нагрузки, обеспечение благоприятных условий для доступа российских товаров, услуг и капиталовложений на внешние рынки, доступ к новым передовым технологиям, так и отрицательные, самое радикальное из которых – количество отечественных предложений на мировом рынке со временем уменьшится, многие из предприятий и организаций разорятся и уйдут с рынка.

В связи с вступлением России в ВТО отечественный бизнес будет поставлен в новые условия, и в процессе налаживания «адаптации» этих структур мы существенно опаздываем.

Очевидно, что меняется «угол зрения» и система оценки предприятий и их продукции в целом, вследствие чего российские предприятия попадают в новые конкурентные условия. При этом законодательство не останется в стороне: программы поддержки, нормы регулирования рыночных отношений меньше будут содержать прямых субсидий бизнесу, ограничительных барьеров на пути иностранных поставщиков, дабы не нарушить нормы и правила ВТО. Усилятся тенденции гармонизации Российского законодательства с международными нормами, одновременно с возникновением полного права России участвовать в формировании правил международной торговли. Однако для этого необходимо понять содержание уже существующих норм. Как показывают наблюдения, именно незнание или непонимание этих норм и правил ведут к неправильным подходам к решению проблем, «выявляющимся» вместе с вступлением России в ВТО.

Для того чтобы найти решение любой проблемы, необходимо выявить и устранить причину ее возникновения. Поэтому предлагаем отделить реальные проблемы, непосредственно связанные с выполнением условий вхождения в ВТО, от системных проблем, связанных с неконкурентоспособностью, либо неэффективным управлением предприятиями – проблем, которое членство в ВТО может, с одной стороны, усугубить, с другой стороны – исправить. Вне зависимости от того, вступили мы в ВТО или нет, логика бизнес-процессов в условиях современной экономики требует выхода на принципиально новый уровень качества поставляемой продукции и услуг, их соответствия мировым стандартам. Внедрение стандартов качества даже на настоящем этапе интеграции российского бизнеса в мировую экономику значительно облегчает налаживание деловых связей отечественных компаний с зарубежными, столь необходимых для успешного развития.

Ясно, что многие организации надеются на переходный семилетний период, на преференции для некоторых отраслей, «добытых» еще в ходе переговоров о вступлении в ВТО, однако за всем этим надо не забывать о конечной цели вступления России в ВТО – полноправное участие страны в мировой торговле.

У мировой торговли, как и любого рынка, три основных составляющих: спрос (потребитель), предложение (поставщик) и определенные Правила. Правила, которые сформулированы, в том числе, в определенных стандартах упрощают операции международной торговли, позволяя покупателям оценивать качество продукции, предлагаемой для продажи. Международные стандарты представляют собой консенсус (согласие) на международном уровне.

Основные организации, разрабатывающие международные стандарты, применимые к продукции, оговоренной в Соглашении ВТО по ТБТ (техническим барьерам в торговле):

моженного союза. Таким образом, исключается возможность установления неравных режимов для национальных и зарубежных производителей. При разработке технических регламентов за основу принимаются международные и региональные стандарты, правила, директивы и рекомендации. Этим создается платформа для здоровой конкуренции и обеспечивается повышение экспортных возможностей производителей продукции государств – членов Таможенного союза.

Для тех предприятий, кто уже сегодня выполняет технические регламенты, процесс адаптации не будет так чувствителен.

Что такое технический регламент Таможенного союза? Это документ, устанавливающий обязательные на таможенной территории требования к продукции, монтажу, наладке, эксплуатации, хранению, перевозке, реализации и утилизации. Вот некоторые из принятых на сегодняшний день регламентов Таможенного союза:

– о безопасности машин и оборудования;

– безопасность лифтов;

– о безопасности оборудования для работы во взрывоопасных средах;

– о требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту;

– безопасность автомобильных дорог;

– безопасность железнодорожного подвижного состава;

– безопасность высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Технические регламенты Таможенного союза предусматривают, что при наличии на предприятии сертифицированной системы качества или другой системы менеджмента, пройти процедуру сертификации либо декларирования будет

НЕОБХОДИМО ДЛЯ БИЗНЕСА

значительно проще. Для того, чтобы двигаться дальше, необходимо ответить на вопрос, какие инструменты в рамках ВТО мы можем использовать для повышения конкурентоспособности и продвижения нашей продукции на рынках. В свете этого значительным фактором эффективного развития экономики в регионах, конкурентоспособности российских предприятий является системная работа по повышению качества выпускаемой продукции, разработке, внедрению и сертификации современных систем управления предприятием на базе международных стандартов, технических регламентов Таможенного союза, норм и правил ВТО.

Адрес некоммерческого партнерства Сибирского образовательного консультационно-методического центра «Байкалсерт»

664075, г. Иркутск-75, а/я 24; ул. Байкальская, 239.
Телефон/факс: (3952) 22-56-80.
E-mail: rcq@irk.ru
www.baikalcert.ru

Современная организация дорожного и придорожного сервиса

По результатам социологических опросов, качество дорожного и придорожного сервиса в Российской Федерации остается низким. Причин существующего положения несколько. Одна из них – отсутствие развитого нормативного и методического обеспечения.

В 2012 году вдоль федеральных автотрасс началось строительство первых многофункциональных сервисных центров, которые призваны заменить спонтанно разбросанные по обочинам дорог заправки, кафе, ресторанчики, шиномонтажные и ремонтные мастерские. Процесс был инициирован Минтрансом, Росавтодором, государственной компанией «Российские автомобильные дороги». Для ознакомления российских специалистов с передовым опытом в апреле нынешнего года состоялась международная конференция «Мировые тенденции и европейский опыт развития отрасли придорожного сервиса» и деловая поездка по Германии, Австрии и Швейцарии.

Сопоставительный анализ российских и зарубежных (Германия, Англия, США, Франция, Канада) норм размещения объектов дорожного и придорожного сервиса позволяет сделать следующие выводы.

1. В зарубежной практике нет разделения на объекты дорожного и придорожного сервиса.

2. Объекты сервиса, сочетающие несколько видов услуг, разделяются на две категории:

- зоны отдыха предоставляют инфраструктуру для отдыха, питания, а также могут предоставлять информационные услуги и связь;
- зоны сервиса, которые, помимо отдыха, включают заправочные станции, станции технического обслуживания, душ и прачечные, гостиницы, медицинскую помощь, охраняемые парковки грузовых автомобилей, гостиницы и мотели.

Оба вида зон, как правило, имеют площадки для пикников и игровые площадки для детей.

3. Вся инфраструктура проектируется с учетом необходимости обслуживания инвалидов.

4. В современном придорожном сервисе всё большее значение получают информационные услуги для туристов и для профессиональных водителей (информация о погоде, текущих дорожных условиях, местных достопримечательностях, телефонная связь и факс, интернет, WIFI). Зоны сервиса и отдыха включены в информационные базы, навигационные системы, возможно бронирование мест на парковках и гостиницах по телефону или интернету.

5. В составе зон сервиса получили распространение специальные охраняемые стоянки для грузовых автомобилей, позволяющие, в том числе, осуществлять паркирование автомобилей с опасными грузами. В связи с увеличением роли автомобильного транспорта в грузовых перевозках, получают всё большее распространение специализированные зоны сервиса, рассчитанные на обслуживание только грузовых автомобилей. Разработана европейская система сертификации стоянок грузового автомобильного транспорта по критериям безопасности и удобства.

6. Размещение объектов сервиса дифференцируется в зависимости от технической категории и класса дороги (т. е. в соответствии с правилами и нормами контроля доступа к автомобильным дорогам). На магистральных автомобильных дорогах (класса motorways) и главных дорогах (класса trunkroads), соответствующих дорогам 1 и 2 технических категорий, размещаются только зоны отдыха и зоны сервиса (объекты, предоставляющие несколько видов услуг). Это делается с целью уменьшения количества развязок, пересечений и примыканий к автомобильным дорогам, что позволяет повысить безопасность движения.

7. Отдается предпочтение размещению объектов сервиса у развязок (примыкание к второстепенным дорогам в составе развязок или пересечений). Прямой доступ к проезжей части магистральной дороги устраивается только при большой длине перегона между развязками (пересечениями), когда соблюдается минимальное допустимое расстояние между развязками, при этом примыкания к магистральной дороге оборудуются переходно-скоростными полосами.

8. Не рекомендуется размещать зоны отдыха и сервиса на участках:

- с продольными уклонами более 4%;
- кривых в плане малого радиуса;
- выпуклых вертикальных малого радиуса.

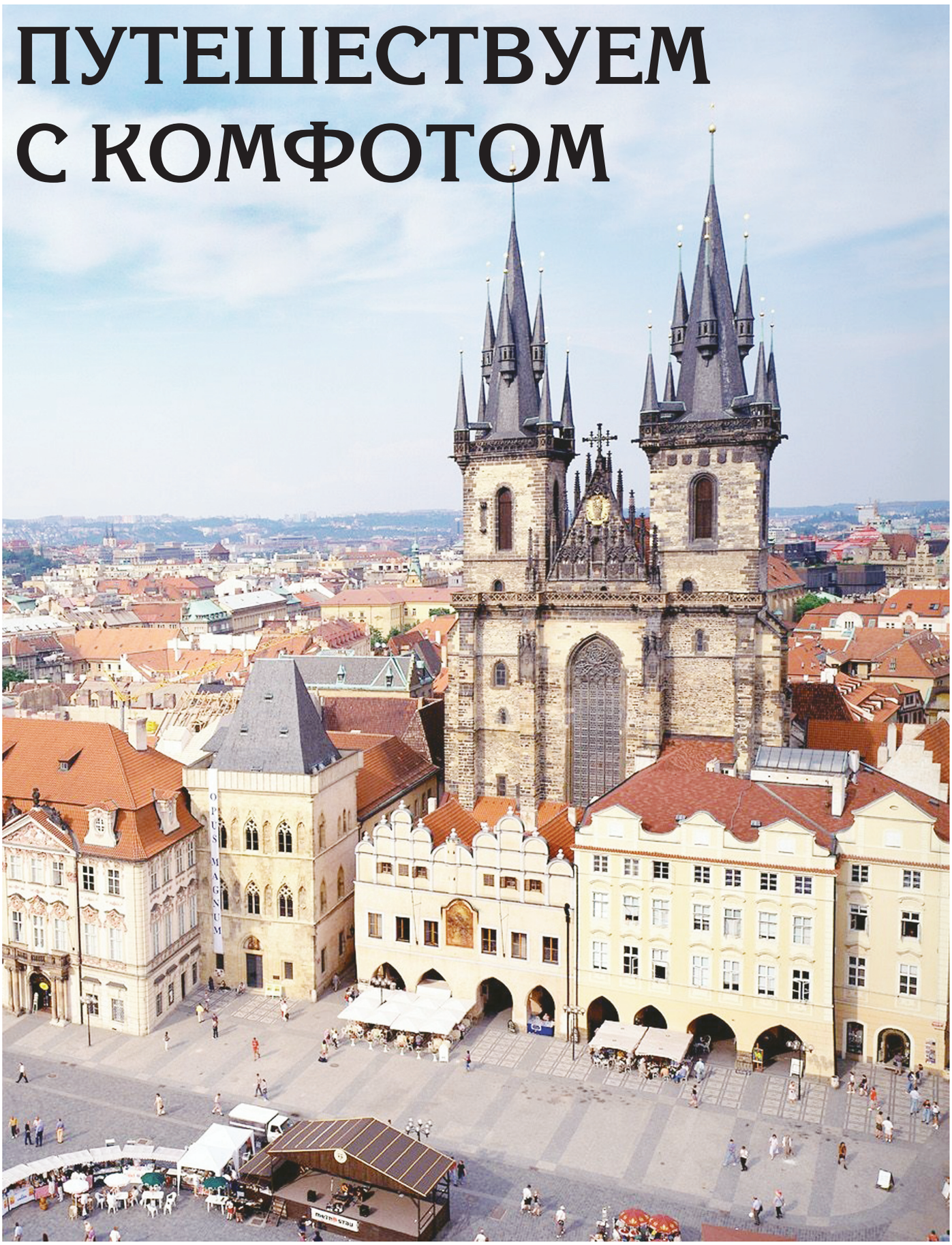
9. Взаимная удаленность зон:

- зоны отдыха устраиваются на расстоянии 15-25 км;
- зоны сервиса – на расстоянии 30–50 км.

Данные выводы, на наш взгляд, вполне разумны, и нам остается только использовать их при проектировании и строительстве.

А. Михайлов,
профессор кафедры «Менеджмент и логистика на автотранспорте» ИрГТУ

ПУТЕШЕСТВУЕМ С КОМФОТОМ



Чехия, Hotel Rakovec в Брно. Отличный номер, новая мебель и ремонт, вид из окна на красивейшее озеро. В оплату входит парковка, отличный завтрак, пользование бассейном. В отеле прекрасный ресторан, отлично поужинали с пивом и вином, стоимость ужина около 30 евро. Мясо, салаты, куча закусок, были очень голодны. Стоимость номера на двух человек – 20 евро.

Из Праги в Варну ехали в начале июля, останавливались ночевать в Румынии, городок Арад, на букинге выбрали Hotel President. Очень уютный отель, взяли огромный люкс с джакузи. В стоимость входит парковка, интернет, отличный завтрак, пользование бассейном. Прекрасный ресторан с национальной и европейской кухней. Вышколенный персонал, готовый моментально выполнить любую просьбу постояльцев. Когда ждали ужин, к нам вышел хозяин и поинтересовался, всё ли устраивает и есть ли какие пожелания. У нас был огромный балкон, который, по сути, являлся крышей нескольких номеров этажом ниже, с балкона открывался красивый вид на ночной город. Городок небольшой, но очень чистый и аккуратный. Стоимость номера за четырех человек – 60 евро.

По дороге в Ростов всё время останавливались в кафе «Вояж» в ст. Павловской (как раз поворот трассы М–4). Отличная кухня (мясо по-французски, шашлык, гарниры, солянка, окрошка), огромные порции и за умеренную цену. Комплексный обед на двоих обходится рублей в 500, наедались от души. По М–4 есть еще одна интересная харчевня. Находится она в городке Каменск-Шахтинский, называется «Гараж 61». Интерьер – выше всяких похвал, заехать стоит. Нормальное у них – мясо по-гусарски, жалко, порция маловата. Ценник – 300 рублей на человека за второе + пиво.

В станице Северская подъехал к неприметному заведению под незамысловатым названием «Пельменная». Так вот, работавшие там симпатичные девочки накормили меня огромным количеством отличных пельменей, да еще и чашечку чая налили. Всего за 150 рублей! Пельмени лепят сами, пельмени – великолепные, точно не фабричные и поедаются на ура! Рекомендую!

Проезжая через станицу Старокорсунскую, советую заезжать в кафе «Дольче Пицца». Семейная пиццерия, где на приеме сидит очень колоритная дама, а готовит ее муж – армянин по имени Армен. Армен делает отличную пиццу, ценник за нее – не более 300 рублей, но, поверьте, это действительно вкусно.

Категорически НЕ СОВЕТУЮ: кафе «Вираж», город Кропоткин, пересечение Ростовской и Краснодарской трасс. Готовят отвратительно, ценники конские, да и обстановка, мягко говоря, не очень. Один раз заезжали туда с отцом, второй раз меня затащил друг, который не удосужился позавтракать в Новороссийске. Оба раза – мясо с жилами и неприятным запахом, гарнир – как будто разогретый, а окрошка – больше воды, нежели составляющих ингредиентов.

По пути в Европу пересекаем всю Украину, поэтому приходится ночевать. Нашли отличный мотель «У Газди» в Закарпатье, Свалявский район, село Сусково. Берем обычно огромный люкс. Номер – как охотничья заимка, много дерева, камин. Очень вкусно кормят в ресторане, продукты все домашние, деревенские. Свежайшая форель, большой выбор мясных блюд, отличное пиво. При мотеле неплохой мини-зоопарк, прекрасное дополнение к отдыху, детей оттуда не утянешь. Очень радушный хозяин Василий Юрьевич – после того, как попали к нему впервые, еще несколько раз заезжали специально. Из мотеля могут организовать экскурсии в горы на внедорожниках. Для любителей рыбалки полное раздолье. В мотеле есть сауна, бассейн. Только если с детьми, то лучше выбрать корпус подальше от дороги, чтобы шум машин не мешал. Всего корпусов три. Мобильный телефон для бронирования +380503178914.

Хозяин одноименного мотеля Доменик еще с вечера показал, где оставить ключ от номера (это было место – стойка бара) и по-тихому свалить. Всё на доверии, утром внизу ни души. У них даже в мыслях нет, что постоялец может что-нибудь прихватить с собой в дорогу!

Помню, когда в начале 90-х впервые приехал на машине в Польшу, мой коллега пошел посетить «сортир» на заправке. Обратно он вернулся с выпученными глазами, тремя рулонами бумаги и баллоном дезодоранта и еще долго восхищался сантехникой и сетовал, что мало времени, а то бы он снял пару смесителей. Я его на ходу чуть не выкинул из машины и больше с ним в командировки не ездил.

ИЗ ПРОВИНЦИИ – В ЕВРОПУ

*Советы путешественника

Маршрут путешествия: Челябинск – Минск – Радом – Прага – Мюнхен – Венеция – Вена – Радом – Минск – Челябинск (23 дня, 15 - в Европе). Автомобиль Opel Astra family sedan 1,6, пробег на момент старта – 29.000 км. Пройденный путь – 10.000 км.

Необходимая конкретика

Путешествовать мы отправились всей семьей из 3 человек: за рулем один водитель – 42 года, супруга и ребенок 13 лет. Наш рассказ – это, по сути, отчет больше из цифр, нежели описание достопримечательностей. При подготовке к поездке крайне не хватало именно этой информации. Много перерыл отчетов в интернете – много эмоций и мало цифр. А для первого раза не хватает больше всего конкретики. Как проехать, где остановиться и что-почем – вот такой информации действительно мало. Буду рад, если это кому-нибудь поможет.

Подготовка

Получение МВУ в ГАИ: 2 дня с медкомиссией и 2000 руб. (не понадобилось нигде).

Навигация: закачал в навигатор карты России, Беларуси, Украины и Польши (Навител отлично водил по Беларуси, Минску и Польше – до Радома) + установил «Навигон Европа» – супер, отлично провел по всей Германии, Италии, Австрии; Чехия – так себе, Польшу знал плохо. Но немудрено: очень много новых дорог, ремонтов и объездов. 3000 рублей вышло за программы. Распечатал очень подробно карты из mapsgoogle и переплел на пластиковую пружинку, получилось несколько компактных подробных книжечек, каждая на свой перегон с нужным и понятным для меня масштабом, вплоть до 200 м в 1 см (на сложных участках), старался делать не более 35 листов с двух сторон – очень удобно.

Поставил на ноут IGO MayWay для XP не лицензионную (прога слетела прямо за день до выезда), не стала видеть выносной GPS-приемник. Также закачал на планшет карты offline Mapdroid Europa (не пригодились).

Купили светоотражающие жилеты, набор лампочек (пригодились), портативные рации Motorola (1500 руб.) – нужная вещь, позволяла нам гулять по супермаркетам и городу – каждый по своим интересам, а потом встречаться при удалении 2 км по городу, связь была стабильной.

Также взял преобразователь напряжения 12/220V (не пригодился совсем) и специальную батарею USB – очень компактная, позволяет подзаряжать USB устройства, очень пригодилась. В дороге вышел из строя автомобильный зарядник навигатора на 12V, эта батарея очень выручала, позволяла навигатору работать от нее вплоть до 5 часов. Ноутбук, планшет, 2 фотоаппарата (простой и понавороченней), кучу батареек и аккумуляторов, зарядники, фонарики. Наклейка «RUS» на заднее стекло помогала по Польше, где много ограничений по скорости: 50 км/ч в населенном пункте, а водители местных фур пытаются тебя разогнать, чуть ли не въезжая в багажник, они-то знают, где радары, но нарушать самим не хочется, видят наклейку, понимают, что иностранец, и ведут себя более адекватно, как мне кажется.

Аварийную канистру бензина на 5 л не использовал, но брать нужно, так как в Европе заправки расположены намного реже, чем у нас. Ну, и также стандартный набор: термос на 3 литра, термосумка с 2 генераторами холода (позволяли 12 часов держать продукты холодными, очень полезная вещь), туристический мини-столик, стульчики,

Венеция

плитку-горелку газовую (не пригодилась). Пластиковые большие контейнеры с удобными ручками для переноски очень удобны: по дороге туда сложили продукты – сразу видно, где что лежит, не копаться, по дороге обратно сложили сувениры, ничто не измялось и не разбилось, одноразовая посуда и т. п. Также берем всегда электрочайник и свою воду в дорогу, кипятим вечером в гостинице, 3 л хватает на троих на дневной пробег (чай, пюре или лапшу заварить). Почему берем свою воду: был случай отравления чужой водой, понос и рвота целый день. Питание в дороге все путешественники планируют по-своему, но мы стараемся брать свою пищу – багажник позволяет, да и здоровее будешь. Сумки брали мягкие, на каждого по две: в одной общие вещи, в другой вещи для того, чтобы взять и пройти в гостиницу (т. е. спальные и одежда на следующий день, дабы не таскать много сумок и не искать, что где положил). Важно, чтобы сумки были мягкие, что позволяет им принимать разный объем в багажнике – немаловажно, т. к. за время продолжительного пути в багажнике всё переворошишь. Не раз видел, как некоторые автопутешественники берут большие пластиковые чемоданы на колесиках, грузят их в багажник, обкладывают другими сумками, без конца достают кучу всего, чтобы добраться до этого чемодана.

Страховки

Медицинская на 3 человек в Альфастраховании – 1580 рублей, там же – грин-карта на авто на 2 месяца (Европа плюс Беларусь) – 5480 руб. Оформление виз – 105 евро на троих, плюс услуги визового центра – 5480 руб., плюс сборы банка Интеза – 600 руб. Документы на визу собирал согласно сайту ВЦ Италии, где все доходчиво описано. Справку с места работы нарисовал сам. Открыл три рублевые пласти-

ковые карточки от двух разных банков VisaGold (Абсолют банк), VisaClassic (Абсолют банк), MasterCard (Сбербанк). Положил на каждую по 1500 евро. Также взял наличными 1500 евро и чешскими кронами эквивалент на наши рубли в районе 10 000 руб., 50 000 руб. для расходов по России и Белоруссии. Финансовые гарантии визовый центр устроили.

Брони отелей произвел заранее, через Booking, сложностей никаких. Отели подбирал следующим способом: не меньше 3 звезд, бесплатная стоянка, удобный подъезд и выезд на трассу, недалеко от метро или общественного транспорта, ну и цена соответственно

Отели бронируйте заранее, месяца за полтора, потом мест не остается. Так произошло с отелем в Вене. В выбранном нами отеле мест не осталось, а поселиться там уж очень хотелось – почти центр, свой парк, стоянка, напротив дворец Шёнбрунн. Мы написали письмо прямо в отель, и нам выделили хороший номер. Редко в каком отеле в центре есть свой парк в несколько гектаров, в котором прыгают белки, поют птицы и можно просто бродить по парку или сидеть в шезлонге в любом уголке. Оказывается, это место давно было выкуплено бароном Шпрингером и принадлежит Политической академии, которая иногда проводит там свои съезды и семинары и параллельно сдает номера между партийной работой.

Связь

Купил симку Гудлайн и положил на нее 13 долларов. Связь из Европы с Россией была просто отличная, звонки обходились примерно по 40 центов.

День первый

Трасса М–5, от Челябинска до Бронниц (Подмосковье), там – на А–107 и с нее на М–1. Выезд 1 июня в 04:15, в субботу. Через 40 мин. выехал из города. Уральские горы прошли спокойно, машин было немного. Дорога, конечно, не очень, но ехать можно. Главное правило – не нарушать правил. Про башкирскую полицию написано много, добавлю следующее: в прошлом году они много курсировали по участкам, где сплошная полоса: выедут на полкорпуса и смотрят, кто не выдержит и начнет обгон множества фур через сплошную, включают сирену и – догонять. В этот раз их много стояло на участках ремонта дорог, чуть ли не через километр друг от друга. Ремонт дороги сделан, разметка не нанесена, знак ремонта стоит (соответственно обгон запрещен), многих ловят. Выбирайте сами, что вам важнее: или 10 мин выигрыша во времени или пара тысяч рублей.

За Тольятти начался ремонт дороги, потеряли в пробках более часа, поэтому было принято решение не ехать до Кузнецка, хотя еще оставалось пара часов светлого времени, а остановиться в уже неоднократно проверенном отеле села Печерское, где номер трехместный с удобствами – 1800 руб., стоянка -100 руб. Пробег за день – 965 км, неплохо.

День второй

В шесть местного – подъем, завтрак, в 7:15 выезд. Шел небольшой дождь, при включении зажигания перегорела лампа ближнего света, о чем сообщил бортовой компьютер. Решил заменить позже, т. к. кто знает, как менять в Opel Astra family ближний свет, тот поймет. Через 200 км на остановке, после заправки, уже при хорошей погоде, потратил полчаса (через арку переднего колеса, под машиной, крайне неудобно отгибать зажимы – «спасибо» конструкторам). Далее без приключений.

На объездной Москвы (А–107) несколько переездов и на них постоянный ремонт, потерял в пробках более часа. Стало темнеть, начал искать гостиницу. По всей А–107 и после поворота на М–1, на протяжении более 150 км не встретил ни одного подходящего мотеля. Был один, недалеко от поворота на «Минку», но он явно рассчитан не на путешественников: по 2500 руб. с носа, люди приезжают из Москвы, видимо, отдохнуть, о чем говорили недешевые машины во дворе, фонтаны и молодожены, полный ресторан людей, одетых в костюмы.

Наблюдал очень интересную картину: двигаюсь в сторону Минска, воскресенье, вечер, навстречу поток машин, слепящих фарами, едва двигающихся в Москву, просто огненная река. В моем направлении движения – пусто. Останавливался на заправках спросить ближайший мотель – разводили руками, предлагали уходить с трассы и ехать искать по близлежащим го-

родкам. Время было уже половина первого ночи, поэтому приняли решение остановиться на стоянке при заправке BP. Поужинали в кафе на заправке, качнули бензина и улеглись спать в машине, т. к. силы иссякли окончательно.

День третий

Проснулись в шесть. Привели себя в порядок (благо на BP все необходимое для этого имеется), легкий завтрак и двинулись в путь. Границу с Белоруссией пересекли без каких-либо проблем. Остановились, пограничники просто подняли шлагбаум и изучили взглядом нас в машине (стекла у меня не тонированные), что-то рассуждая про регион 174 (может, не часто у них такие ездят?)

Далее дороги порадовали своей абсолютной незагруженностью, можно даже сказать пустынностью, хорошим покрытием и знаками 120 км/ч. Сначала как-то побаивался ехать 120 и шел 100, потом осмелел и двинул 125, вполне комфортно. Пару раз видел полицейских с радарами. Чистота на обочинах, стоянки вынесены в сторону, беседки, туалеты, мусорные баки. Все поля засеяны. Молодцы, однако, нам еще учиться и учиться у них.

Через примерно 100 км встретился отель, там мы остановились: приняли душ, привели себя в порядок, пообедали. На троих за все примерно 600 руб. вышло, вместе с душем (для сравнения – на BP только за 3 супа, разогретого из пакета, и чай с булочками я отдал 850 руб.). Российские рубли принимают. Самочувствие резко улучшилось. Силы вернулись. Через 4 часа уже были в Минске, у родственников. Навител Минск знает хорошо, без навигатора совсем нельзя по нынешним временам путешествовать.

Минск – очень красивый город, много строится, чисто. Передвигаться по городу проблем не составляет. Пробки есть, но небольшие. Погуляли и проехались по городу, поднялись на смотровую площадку Национальной библиотеки, съездили в два парка, покатались на аттракционах, прошли по магазинам. Стоит отметить, что продукты качественные и, в большинстве, местного производства. Везде очень порадовали щиты «Я люблю Белоруссию!» и в магазинах – «Купляйте белорусское!». Нет такого засилья иностранной рекламы на улицах, как в России. Что бы ни говорили, но Лукашенко поднимает свое производство, заботится о своей стране, за что ему, в общем-то, большое спасибо. А как еще руководить без строгой руки? Никто ничего толком делать не будет, а патриоты просто растворятся в массе тех, кому нужна минутная выгода. Обидно за Россию, где заводы проданы под торговые центры, где думают о том, как бы взять здесь и сейчас, а потом хоть трава не расти. Что будет, когда у нас кончатся нефть, газ и лес?

Немного сбивает курс местной валюты, где один российский рубль равен примерно 280 белорусских, сильно путаешься в нулях. Когда поменял 9000 российских рублей, то получил больше 2 миллионов белорусских. Мно-

Пустые дороги Белоруссии

Полупустые улицы Минска: может, просто так повезло?

гие белорусы меняют всё на доллары, видимо, так легче.

Два интересных наблюдения: впервые на улице города увидел прячущегося за столбом милиционера с радаром, смешно. Гуляли по ул. Ленина и вдруг вся улица просто опустела – ни одной машины в обоих направлениях, и это в центре! Через пять минут пронеслись три огромных «Крайслера-универсала», раскрашенных в полицейскую расцветку и за ними два огромных джипа. Вот так передвигается кто-то, не будем говорить кто. Через 5 мин. движение возобновилось. Н-да, у нас такое уже редко увидишь.

Польша

Границу решили проходить в Домачево, это 40 км южнее Бреста. Предположил, что очередь там будет меньше, предположения оправдались. В Бресте заправился под завязку. Навител провел до границы безукоризненно. Волновались, так как проходили границу на авто в первый раз. С белорусской стороны нас пропустили быстро, отдал загранпаспорта, грин-карту, техпаспорт на машину. Через 5 мин. мне выдали их назад с какой-то бумажкой и предложили следовать дальше. Далее 2 очереди, встал туда, где машин больше, раздумывая, где же зеленый коридор и стоит ли мне туда вставать, если там никого нет. Поляк на машине сзади на своем языке подсказал: «У вас ничего же нет, вставайте туда», указывая на проезд с маленьким зеленым значком для тех, у кого ничего нет к

декларированию. Спасибо ему, перестроился. Стандартные вопросы: кто, куда, откройте-закройте багажник, счастливого пути. Вся процедура заняла не более 15 минут, и вот паспорта с отметкой о выезде получены.

Поляки всех ставили в одну очередь, запускали по 4 машины. Взяли паспорта, техпаспорт, грин-карту и удалились. Работали неспешно. Через 15 мин. вышел пограничник, попросил открыть-закрыть багажник. Говорил на страшной смеси польского и русского, в общем-то, вопросы стандартные: документы, куда едете, зачем. Потом через 5 минут вышла таможенник, женщина, попросила открыть багажник, тыкнула в первую попавшуюся сумку, открыл, показал, закрыл сумку и багажник. Опять ожидание. Через 10 минут стали выпускать, протягивая из окна паспорта. Далее на выезд: открыли шлагбаум, шипы ушли под землю и – всё, Евросоюз! На обе границы ушло меньше часа.

Далее вот по таким проселочным дорогам в сторону Радома

Много читал ранее, что ехать в Польше одно мучение. Не знаю, я этого не ощутил. Да, дороги узкие, много ремонта, средняя скорость 60 км/ч, но нет ни пробок, ни

На Е–77 дорога, конечно, улучшилась

заторов. Все, абсолютно все движутся. Много колец, причем кольца очень маленькие, иногда думаешь: а как же здесь фуры-то крутятся?

Разметка везде, разметка грамотная. Справа за полосой есть еще метр свободного пространства, кто особо торопится, тому просто уступаешь дорогу, уходя на полкорпуса вправо. Явных ям и колдобин нет. Я не ощутил никакого дискомфорта. Строится много новых дорог, навигатор сходит с ума. Больше ехал по бумажным картам, распечатанным с mapsgoogle. Периодически выезжаешь на автобаны, и скорость движения резко увеличивается. Поэтому никак не могу назвать дороги Польши некомфортными.

Отель стоит на трассе, поэтому выезжать утром было удобно

В отеле Arbiter Hotel очень понравилось: чистый номер, новая мебель, очень красивый и хороший ресторан, хороший WiFi. Очень уютный дворик, пруд и уточки, детская площадка. Везде очень ухоженно. В ресторане на троих хорошо поесть с пивом вышло 140 злотых. Расплачивался за все карточкой Mastercard от Сбербанка. Злотых с собой не было, да и в Челябинске их в принципе не продают ни в одном банке. Трехместный номер – 260 злотых.

В Польше не заправлялся, белорусского бензина хватило на проезд всей Польши. Обратил внимание, что на новых автобанах пока еще нет никакой инфраструктуры, в т. ч. и заправок (ехал по А–1 в сторону Праги), был участок, где на протяжении что-то около 150 км нигде не заправиться. Мотелей на дороге много, если не рассчитаете по времени, без ночлега не останетесь.

По материалам электронных СМИ

Лето 2013 г.

Сентябрь 2013 г.