

Дороги Ямала. Какие муниципалитеты стали отличниками прошлого сезона и какие планы на 2025 год

В ЯНАО в этом году отремонтируют более 90 километров региональных дорог

На Ямале определили лучшие муниципалитеты по выполнению дорожных работ в прошлом сезоне. Какие города и районы и как поощрили, какие планы на 2025 год, как в регионе следят за качеством работ на трассах и в населенных пунктах, какой рекорд преподнесла погода дорожникам и коммунальщикам в январе? Об этом в пресс-центре «Север-Пресса» говорили с заместителем директора департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Светланой Гиллих.

Содержание

- [01:00](#) Кого и как поощрили по итога 2024 года
- [02:22](#) Чем отличились Ноябрьск и два района?
- [03:41](#) Какие критерии оценки?
- [05:36](#) Про пилотное оценивание и санкции
- [07:08](#) Итоги прошлого сезона на местных и региональных дорогах
- [11:15](#) Как удается все успевать за короткий сезон
- [12:58](#) Жители не жалуются на круглосуточные работы?
- [15:02](#) Про технологию и контроль качества работ
- [19:50](#) Про «химию» на проезжей части
- [21:57](#) Об итогах дорожного нацпроекта
- [24:19](#) Про новый нацпроект
- [25:15](#) О планах на дорожный сезон 2025 года
- [30:05](#) Как решают вопрос с тротуарами
- [31:45](#) Про жалобы на плохую очистку дорог в январе
- [35:52](#) Про отработку жалоб и насколько они подтверждаются

Кого и как поощрили по итога 2024 года

[01:00](#) Я хотела бы отметить, что мотивация муниципальных команд — это важная составляющая нашей работы. У нас есть материальная мотивация, например, конкурс «Лучшая строительная площадка», который проводится с 2023 года по поручению губернатора. В 2023 году победила команда Губкинского, а в 2024 — команда Нового Уренгоя. Эти муниципалитеты получили денежные призы в размере 3 миллионов рублей, которые они смогли потратить как на премирование сотрудников, так и на обновление материальной базы.

Что касается нематериальной мотивации — это рейтингование деятельности муниципальных команд департаментом транспорта и дорожного хозяйства Ямала. Практика используется на всех федеральных площадках. Мы транслировали ее в наш округ, используя сложившийся опыт, и по итогам

2024 года в тройку лидеров вошли Надымский район, Ноябрьск и Красноселькупский район.

Чем отличились Ноябрьск и два района?

[02:22](#) Мы постарались составить систему рейтингования так, чтобы у всех были абсолютно равные возможности, не зависимо от количества реализуемых объектов, от масштабности муниципалитета. Самое главное — это достижение всех установленных показателей. Они абсолютно адекватные, понятно, за что спрашиваем, что определяем. Если говорить про тройку лидеров, то основное, благодаря чему они зашли на пьедестал, это высокий уровень финансовой дисциплины, своевременное выполнение всех объемов дорожных работ, своевременная контрактация. Прирост улично-дорожной сети в нормативном состоянии по этим муниципалитетам тоже максимальный.

Какие критерии оценки?

[03:41](#) У нас сформировано 16 критериев, которые распределены в четыре основных блока. Первый блок — это достижения основных показателей государственной программы. Например, поставили план сделать 5 километров, выполнили — получили максимальный балл, молодцы. В этот же блок входит статистика аварийности: мы все понимаем, что наши дорожные работы реализуются с учетом ситуации по безопасности дорожного движения.

Следующий блок — это исполнительская дисциплина. Здесь оценивается своевременное исполнение протокольных поручений всех уровней. Третий блок — это финансовая дисциплина. Это максимально важный раздел, потому что муниципалитетам предоставляется субсидия из окружного бюджета в размере 99%, всего 1% добавляют органы местного самоуправления. Соответственно, нам важно, чтобы средства расходовались своевременно на объекты, которые запланированы, и с надлежащим качеством.

И последний блок — это работа со СМИ, потому что от того, как отражается деятельность наших муниципалитетов в средствах массовой информации, зависит тот облик, который формируется у жителей. Здесь мы оцениваем количество инфоповодов. Кстати, с 2025 года есть новшество, мы начнем оценивать в том числе и работу сотрудников СМИ. Будет учреждена номинация «Мастер дорожных историй», где отдельно премируем наши муниципалитеты.

Про пилотное оценивание и санкции

[05:36](#) Официально эту систему рейтингования мы ввели с 2024 года. При этом дали муниципалитетам два года на понимание процесса, оценивали работу команд в пилотном режиме. Если говорить о результатах пилота, то там была достаточно стабильная тройка лидеров: Губкинский, Муравленко, Шурьшкарский район. Когда перешли на официальный подход к рейтингованию, тройка лидеров изменилась.

Если говорить об антилидерах, то я бы не хотела оценивать работу наших муниципалитетов с этой точки зрения, потому что основная задача, как я уже говорила, это мотивация, чтобы команды стремились к максимальному результату. Также система рейтингования важна тем, что муниципалитеты получают обратную связь, видят оценку по каждому направлению деятельности, свои слабые места, понимают, на чем надо сделать акцент в следующем году, чтобы попасть на пьедестал и стать лучшими. Поэтому

санкций нет, есть только система мотивации и стремление к максимальным показателям.

Итоги прошлого сезона на местных и региональных дорогах

07:08 В части местных дорог наша задача в начале года была отремонтировать по всем 13 муниципалитетам не менее 84 километров. Но в течение года мы получили дополнительное финансирование, поддержку нашей деятельности, что позволило нам по итогам сезона привести в соответствие 113 километров. Это достаточно большой прирост, практически на 30% объемы работ были увеличены, и с этими задачами муниципалитеты справились.

Если выделить отдельные объекты, которые были сделаны в течение 2024 года, то в Салехарде — это ремонт дороги микрорайона Удача, участок на улице Ямальской. В Лабытнанги завершили строительство проездов к спортивному комплексу в поселке Харп. В Новом Уренгое приступили к трем сложным важным объектам по реконструкции улиц Геологоразведчиков, Таежной и Магистральной. Это переходящие объекты, мы их заканчиваем в этом году. В Ноябрьске выполнили поручения по итогам «Честного маршрута»: освещение участков на промзоне и в поселке Железнодорожный, достаточно интенсивный поток транспорта по нему передвигается. И жители достаточно долго ждали решения вопроса. В Муравленко отмечу строительство проездов в микрорайоне Административный. В Надыме после практически трехлетней реализации торжественно открыли долгожданный восьмой проезд и завершили реконструкцию улицы Сенькина. Это самые яркие объекты, если я кого-то не упомянула, надеюсь, никто из муниципалитетов не обижен. Могу долго про это говорить, объектов очень много.

Что еще важно, в 2024 году по местной сети мы совместно с нашими коллегами приступили к реализации комплексной программы «Мой двор». Она реализуется несколькими окружными структурами. Это департамент строительства, департамент тарифной политики, энергетики и ЖКК и, соответственно, наш департамент в дорожной части. В 2024 году в реализации по дорожной деятельности участвовали шесть городов. В этом году эту долгосрочную программу, сформированную для 2024—2028 годов, продолжим. Задача — комплексно заходить во дворы, чтобы жители получали не только новые проезды, но и обновленные фасады, новые детские площадки, замену сетей.

Что касается региональной трассы, то мы также стартовали с меньшими задачами, а закончили сезон с максимальными показателями. Была задача выполнить чуть более 100 километров. Итоги сезона показали, что с учетом опережающих темпов мы сделали 140 километров на региональных трассах. Учитывая наш короткий строительный сезон, я думаю, все понимают, что это максимальная задача, с которой мы смогли справиться.

Из объектов, важных по этому направлению, в 2024 году мы завершили приведение в норматив участка от границы нашего округа до города Губкинский. Сейчас там остались в работе несколько мостовых сооружений, но линейная часть, дорога полностью соответствуют норме. Также мы начали сложную долгосрочную реконструкцию участка Ныда — Пангоды. Но и, как всегда, достаточно масштабные работы мы проводим на дороге Надым — Салехард, более 50 километров выполнили за сезон. При этом стоит отметить, что мы работаем и на участке с щебнем — это одна задача, устраивать

асфальтобетон для комфорта проезда наших пользователей. И вторая важная и сложная задача — это устранение просадок на участках, которые уже в асфальтобетоне.

Как удается все успевать за короткий сезон

[11:15](#) Говоря простым языком, самое главное — готовь сани заранее, если хочешь на них успешно куда-то доехать. Поэтому основная задача, которую ставим перед всеми заказчиками как регионального уровня, так и в муниципалитетах — своевременная контрактация. Максимально всегда стараемся обеспечить в первом квартале. До 100%, честно, еще ни разу не доходили, это из разряда мечты, но по максимуму стараемся законтрактовать объекты. Это позволяет подрядному комплексу вовремя обеспечить объект к сезону необходимыми материалами. 90% успеха зависит от того, насколько ты вовремя завез плиту и щебень, договорился с поставщиками по битуму, потому что в летний сезон вся страна стоит за ним в очереди. У нас сформирован достаточно стабильный пул подрядчиков, все давно на этом рынке и понимают сложности сезона. Есть серьезные крупные компании, у которых большие объемы, где в круглосуточном режиме работают и день, и ночь. Есть просто продленный режим работы, то есть как минимум весь световой день на протяжении 12 часов работы на объектах продолжают. И это вторая составляющая успеха. Важно и подготовиться, и не упускать ни одного дня в сезон.

Жители не жалуются на круглосуточные работы?

[12:58](#) Бывают точечные жалобы, просим с пониманием относиться. Больше жалоб от жителей, когда в зимний период подрядчики пытаются в ночь организовать процесс очистки дорог. Но я все-таки надеюсь, что здравый смысл будет преобладающим, и люди поймут, что это все делается в конечном итоге для них.

Летом информация об участках, на которых введено ограничение, публикуется на наших сайтах, во «ВКонтакте», в telegram-каналах. С помощью СМИ ее транслируем, чтобы жители планировали свои поездки с учетом этих данных. Надо понимать, что сложность заключается не только в нашем коротком строительном сезоне, но и в том, что мы такой уникальный, по сути, регион, где одна дорога, объездов нет. Максимум, что мы можем сделать — это работать по половине проезжей части, потому что на каждом участке устраивать временные объезды очень дорого для бюджета. На мостовых сооружениях мы идем по этому пути, но все-таки для линейной части, для каждого участка сделать объезд — это все равно, что построить параллельно еще одну дорогу, затраты огромные. Поэтому я думаю, что люди понимают наши условия, и надеюсь, будут с уважением относиться к проводимым работам и к нашему подрядному комплексу.

Про технологию и контроль качества работ

[15:02](#) Если говорить про технологию, то, конечно, для каждого региона существует свой подбор асфальтобетонной смеси, но он глобально не отличается от тех составов, которые используются и в средней полосе России. Что важно, это то, как организована система контроля качества. У нас бум строительства дорог на Ямале начался с 2019 года. Когда мы заходили на объекты, мы понимали, что важно проконтролировать. Поэтому сформировали многоуровневую систему, которая первое время даже вызывала очень много

вопросов подрядных организаций, они говорили, что их нигде так не контролируют, так нигде не спрашивают, как у нас в субъекте, и это действительно так. По Градостроительному кодексу первое обязательство по контролю качества за подрядной организацией. Но не всегда, к сожалению, подрядные организации понимают, что надо каждый этап на 100% контролировать. Иногда бывает, что скорость преобладает над желанием выполнить качественно. Поэтому практически на всех наших объектах мы привлекаем не только нашего технического заказчика, но и в обязательном порядке независимый строительный контроль.

Коллеги с независимого контроля присутствуют практически круглосуточно на всех объектах. То есть, если заказчик осуществляет выездные проверки, то обязательство строительного контроля — это контроль абсолютно всех циклов. Важно выстроить систему, начиная с первого этапа — завоз материалов на объект, проверить, насколько они качественные. Были случаи, не буду скрывать, даже в прошлом году, в позапрошлом году, когда приходили составы с щебнем, который не соответствовал качеству, которые предъявляются на объектах. Были случаи, когда битум просто разворачивали, возвращали, потому что с него нельзя делать асфальтобетон.

Дальше важно сформировать рецептуру, проверить полностью каждый материал, входящий в смесь, на соответствие всем требованиям. Теперь переходим к процессу укладки, соблюдения технологий. Здесь тоже основные наши помощники — это строительный контроль, который всегда на объекте, если видит нарушения технологии, останавливает работы, заставляют переделывать. К вводу объекта мы стараемся подходить так, чтобы все замечания и заказчика, и строительного контроля были устранены в период работ. Когда подрядный комплекс знает, что спрашивают именно так, за каждый этап, соответственно, они свою работу перестраивают. Это первый блок.

Второй блок — это работа по гарантийным обязательствам. Стараемся каждый год про это рассказывать, чтобы люди понимали. Иногда возникают вопросы, что в прошлом году этот объект делали, что-то в этом году переделываете на нем. Поверьте, нигде за это второй раз не платится. Гарантийные обязательства тоже достаточно жесткие. По объектам ремонта, в зависимости от состава работ, он оставляет до шести лет, по объектам капитального ремонта — до двенадцати лет. Ежегодно в период гарантийных сроков, комиссионно, в том числе с участием строительного контроля, обычно после схода снега мы выезжаем, просматриваем все объекты, фиксируем все дефекты и устанавливаем подрядчику срок на устранение.

Асфальтобетон не переделываем, таких ситуаций не было, но бывает, что всхожесть травы минимальна, где-то надо досеять, бывает, что обочину надо досыпать, уплотнить, где-то барьерное ограждение подправить. В принципе, глобальных переделок нет. Но все, что переделывается в период гарантийных обязательств, делается за счет средств подрядчика. Поэтому, если он планирует работать на нашем рынке и участвовать в торгах, в его интересах не переделывать бесплатно то, что сделано ранее.

Про «химию» на проезжей части

19:50 Знаете, паники по поводу того, что если сыпем «химию», то значит все — асфальтобетона не будет, его разъест, не разделяю, потому что в городах минимально используется соль, и только в сложные периоды

температурных переходов. Все материалы имеют систему сертификации. То есть нельзя насыпать какой-то ядовитый химикат, который разъест все, в том числе транспорт подрядчика, обслуживающий эти участки. Есть достаточно строгая система сертификации, а с учетом нашей первой дорожно-климатической зоны, к материалам предъявляются еще и дополнительные требования, и мы тоже контролируем, что используют на наших дорогах.

С другой стороны, достаточно давно работаю в дорожной отрасли, с коллегами обсуждали, как меняется климат. Десять лет назад такой потребности применять реагенты практически не было. Мы больше боролись с заморозками, со снегопадами, спасали людей на трассах, когда у нас замерзали фуры. Сейчас климат действительно поменялся, у нас чаще стали возникать ситуации перехода температурного режима, в который без реагентов мы просто не справимся. Все-таки мы отвечаем за безопасность дорожного движения, и только реагенты спасают в этой ситуации, расплавляют корочку льда и позволяют безопасно передвигаться нашим пользователям. Действительно соль на дорогах есть, но опять же, повторюсь, подобранная для нашего региона, имеющая все сертификаты и никак не влияющая на состояние покрытия.

Об итогах дорожного нацпроекта

[21:57](#) Наш регион участвовал в нацпроекте с самого старта, с 2019 года на протяжении всех 5 лет, и мы достигли всех показателей, которые перед нами ставили. Отмечу основные. Есть, например, такой показатель, как доля дорожной сети в нормативном состоянии в городских агломерациях, в которые входят Салехард и Лабытнанги. Не все участки уличной дорожной сети, но большая часть была включена в нацпроект. По ним нам было необходимо достигнуть показатель — 85% дорог в нормативе, наш итог — чуть более 88%.

Что касается региональной сети дорог, то устанавливался показатель не менее 60% в нормативе. На сегодня у нас уже более 70% региональных дорог достигли уровня нормативного состояния. В принципе, наш субъект, в том числе это и заслуга нацпроекта, входит в десятку лучших по качеству автомобильных дорог, по последнему рейтингу мы на восьмом месте.

В целом в рамках нацпроекта за пять лет мы реализовывали работы на 92 объектах, 300 километров привели в норматив, это достаточно большой показатель по нашему субъекту. Итоги нацпроекта в регионе неоднократно отмечались, наш субъект старается быть в федерации на первых строчках. Высшая награда, которую субъект может получить за участие и за достижение показателей нацпроекта — «Золотой каток». В нашем парке таких катков уже два. Мы их получили в 2022 и 2024 годах, а в 2023 году за высокий уровень исполнительской дисциплины мы были отмечены специальным дипломом.

Про новый нацпроект

[24:19](#) Нацпроект «Инфраструктура для жизни» более глобальный и охватывает очень много сфер жизни. Я думаю, что многие про него слышали, он включает в себя и переустройство сетей, и спортивные достижения региона, и интернет, и переселение из аварийного жилья. Очень-очень много параметров. Что касается дорожной деятельности, то подход сохранился. Из девяти показателей, вошедших в новый нацпроект, два мы уже достигли,

поэтому наша задача сейчас поддерживать как минимум этот уровень и достигать целей во всех остальных направлениях.

О планах на дорожный сезон 2025 года

[25:15](#) Если мы говорим про региональную сеть, запланированы работы на дорогах общей протяженностью чуть более 90 километров. Попрошу вас визуализировать карту в голове, чтобы было понятно. Поедем от границы округов на север к нам в Салехард. На участке от границы ЯНАО до Губкинского мы будем работать на части мостовых сооружений, ремонтировать их. Далее из крупных объектов — ремонт участка Губкинский — Пурпе, протяженностью более 15 километров, в том числе отремонтируем два моста.

Еще один из долгожданных объектов — реконструкция участка Коротчаево — Новый Уренгой. Контракт на участок протяженностью 14 километров заключен, приступаем к работам. В целом за три года должны как минимум 40 километров на этом участке отреконструировать, в том числе, понимая загруженность данного участка, будут выполнены несколько переходно-скоростных полос для перестроения транспорта на самых интенсивных отрезках. Продолжаем реконструкцию участка Ныда — Пангоды. В прошлом году мы сделали практически три километра. Впереди задача — еще 14 километров, в целом за три года на этом участке необходимо отреконструировать более 40 километров. Следующая наша точка, это дорога Надым — Салехард. Стараемся не менее 50 километров в год на этом участке приводить в порядок.

По нашей улично-дорожной сети общий объем работ на 2025 год составляет 74 километра. Основной акцент все-таки сделан на наших городах, где проживает большее количество жителей, но при этом работы будут развернуты во всех 13 муниципалитетах. Если пройтись по объектам, то в Новом Уренгое мы завершим начатые в прошлом году три участка реконструкции, капитальный ремонт улицы 26 Съезда КПСС. В Салехарде из крупных объектов — реконструкция участка улицы Объездной от улицы Молодежной до кругового движения. Приступим к капитальному ремонту улицы Набережной. В Губкинском основной акцент, как в прошлом году, сделан на ремонте улично-дорожной сети поселка Пурпе, потому что жители очень давно ждали, когда же к ним зайдут с работами. В Надымском районе основные задачи — завершить ранее начатые участки реконструкции на въезде и улицу Топчева.

Не забываем про наши районы. Во всех также запланированы работы на небольших участочках, по небольшой протяженности, но они самые сложные. Стоит отметить, что во всех населенных пунктах стараемся подойти комплексно. Если вспомните «Честные маршруты» двух-трехлетней давности, тогда люди, к примеру, просили велодорожки. Эта просьба услышана, они встраиваются практически в каждый серьезный проект. Важная часть — освещение, водоотведение, чему также уделяется внимание. Таким образом везде реализуются комплексные проекты, которые приносят максимальный результат.

Конечно, максимальное внимание в плане дорожных работ уделяем городам-юбилерам. Из объемов работ прошлого года 30 километров выполнялись именно в этих трех муниципалитетах. В этом году из 74 километров 39 опять же в наших муниципалитетах-юбилерах: 17 километров в Новом Уренгое, по

11 в Ноябрьске и Салехарде. Работы достаточно серьезные, но в принципе очень надеемся, что рисков нет, и поставленные задачи будут выполнены, все города к юбилею получают обновленную улично-дорожную сеть.

Как решают вопрос с тротуарами

[30:05](#) Знаете, тротуары делаем постоянно, слышим жителей, включаем в проекты. К примеру, из крупного — в прошлом году по улице Пирогова в Ноябрьске в родильном центре была создана система тротуаров, парковочное пространство. Люди давно этого ждали, и получился такой яркий объект.

Кроме того, с недавнего времени нам стало немножечко проще делать тротуары, поясню почему. Два года назад были внесены изменения в классификацию дорожных работ. Если раньше мы могли тротуары сделать только в рамках капитального ремонта, что очень усложняло реализацию, потому что надо было заказывать проектную документацию, проходить экспертизу, получать разрешения на производство этих работ, то сейчас при наличии земли, эти работы можем выполнять и в рамках ремонта, и даже в рамках содержания небольшими объемами. Активно пользуемся возможностью, предоставленной нам нормативными документами, и выполняем работы.

Про жалобы на плохую очистку дорог в январе

[31:45](#) Все-таки стоит учитывать, что мы живем в достаточно сложном регионе, с точки зрения содержания дорог, организации работы. Это ни в коем случае не оправдывает, что можно где-то не обращать внимания на жалобы жителей, но январь выдался горячим для наших дорожных служб. Объем осадков увеличился, если сопоставить с январем 2024 года, ровно в два раза. Часто бывает, что это захватывает, например, восточную часть региона, а здесь как-то одномоментно, практически всю территорию. В итоге во всех городах увеличилось количество обращений, рост был в два с половиной раза, по некоторым муниципалитетам — в шесть раз. Наверное, в том числе можно сделать вывод, что люди привыкли к быстрому реагированию служб и стали жаловаться, почему на этот раз не так. Если в январе 2024 года со всех наших восьми городов было вывезено 680 тысяч метров кубических снега, то за январь 2025-го — 1 миллион 25 тысяч. Были жалобы в части привлечения техники, что ее не хватает. Мы собрали со всех городов аналитику, в среднем в муниципалитетах в постоянном режиме работы задействовано около 250 единиц техники. В январе привлекали и сторонние организации, было выведено на улицы до 500 единиц. Не так быстро все, конечно, произошло, как хотели люди, но меры были приняты.

Мы во всех муниципалитетах провели работу, проверили, каким ресурсом обладают, какая техника и как ее правильно по технологической карте задействовать в работе. Кроме того, у нас с января 2025 года во всех контрактах в наших городах обязательным требованием стало использование программного комплекса МИКСОТ, где все работы подрядных организаций, фиксируются в цифровом режиме. Это повышает оперативность реагирования, потому что туда поступают и жалобы — достаточно быстро подрядчик получает информацию, куда необходимо выйти и что сделать. Но хотелось, чтобы жители тоже понимали, что во всех городах существует очередность очистки. В первую очередь, естественно, мы работаем на центральных улицах.

Я видела большой поток жалоб, когда люди с отдаленных районов спрашивали, когда к ним дойдут. Понимаю, что везде живут люди, абсолютно все должны быть в равных условиях, но все-таки интенсивность движения — это тоже важная составляющая при составлении очередности очистки. По итогам мы сделали определенные выводы, будем работать с каждым муниципалитетом, проведем совместные встречи с подрядчиками и по итогам сформируем дополнительные меры.

Про отработку жалоб и насколько они подтверждаются

[35:52](#) Я считаю, что все обращения жителей должны быть отработаны вне зависимости от того, насколько они соответствуют действительности. Если сигнал есть, его надо взять в работу. Другой вопрос, что иногда бывает, что кричат: «Пожар, пожар!», приезжаешь, а там не пожар, а небольшая проблема, которую можно было легко устранить без выноса, например, на уровень мэра. Как иногда бывает, что из мелкой ситуации раздувается сложный конфликт. Здесь хотелось бы достаточно адекватной реакцию от жителей, с пониманием сложности содержания дорог в наших зимних условиях. Работу со СМИ после ситуации в январе мы тоже усилили, все муниципалитеты еще раз перешерстили свои информационные блоки. Сейчас у всех муниципалитетов и во «ВКонтакте» есть группы, куда можно обратиться напрямую. Все обращения фиксируются, все обращения стараются отрабатывать по максимуму. Наверное, небольшой процент сбоев всегда имеет место быть, но благодаря мерам, которые мы прорабатываем, постараемся организовать процесс максимально успешно.