

ДОРОГА М-3 «УКРАИНА». ОЧЕРЕДЬ ПОДОШЛА

*...Дорога ответит добром на внимание,
Открыв километрам безудержный счет.
А справиться можно с любым расстоянием,
Когда ровной лентой дорога идет!*

В статье о предстоящей реконструкции федеральной трассы М-3 «Украина» нашей редакцией планировалось осветить лишь некоторые технические аспекты, включая вопросы, связанные с будущим новым статусом дороги. Организованный государственной компанией «Автодор» в конце января 2012 года пресс-тур (с проездом по всей этой трассе) заставил взглянуть на судьбу М-3 несколько под другим углом. Скажу сразу, что нам выпала удачная возможность не только оценить текущее состояние трассы, но и узнать о перспективных планах ее реконструкции, как говорится, «из первых рук» – из беседы с председателем правления Госкомпании «Автодор» С.В. Кельбахом (эксклюзивное интервью Сергея Валентиновича журналу «Дорожная держава» представлено за этим репортажем).

Пользуясь случаем, хочу (хотя это и не входит в традиции нашего журнала) передать искреннюю благодарность и самые добрые пожелания всем организаторам пресс-тура, а также моим коллегам, с которыми нас объединила и практически подружила дорога.

Что касается местности, по которой проходит М-3, то она связана со многими историческими событиями, легендами... Святой край, Центральная Русь!

А теперь обо всем по порядку.

В ходе поездки Сергей Кельбах успел не только дать несколько интервью представителям отраслевых СМИ, но и, что называется, «с колес» провести заседание, которое было посвящено всестороннему обсуждению проекта, связанного с будущими качественными переменами, ожидающими «Украину».

Известно, что с момента создания госкомпании «Автодор» (в соответствии с распоряжением Правительства РФ) началась постепенная передача в ее доверительное управление федеральных автомобильных дорог, среди которых М-1 «Беларусь», М-4 «Дон» и М-3 «Украина». На очереди – еще несколько трасс.

Со своей стороны я, как пользователь, объективно могу подойти к сравнительной оценке двух трасс – М-4 и М-3. Именно по ним мне довелось проехать практически от начала до конца... Сказать, что «Украина» во

многом уступает «Дону» – это не сказать ничего. Трасса М-4, соединяющая Москву, Воронеж, Ростов-на-Дону, Новороссийск, особенно бывает загружена в летнее время из-за многочисленных отдыхающих, направляющихся в сторону Черного моря. Но и в другие сезоны она не пустует... Тем не менее, и организация движения, и состояние дороги – на высоте! В минувшем сентябре я с удовольствием прокатилась по некоторым ее участкам – как в качестве пассажира, так и будучи на месте водителя. Не скрою: все время хотелось прибавить скорость... Однако скорость ограничивалась 110-ю километрами в час, а автоматизированная система управления дорожным движением отлично делала свое

дело – дисциплинировала даже самых отчаянных гонщиков.

Говорят, что за удовольствие надо платить. Да, надо. И в этом есть резон, смысл! Хорошая, я бы даже сказала, отличная дорога – это действительно удовольствие. Плюс комфорт. Плюс безопасность.

Признаться, именно после проезда по М-4 я перестала понимать тех автолюбителей, которые выступают против платных дорог. А таких, к сожалению, пока немало: скорее всего, не привыкли многие наши соотечественники платить за проезд на собственном (!) автомобиле. Да и закон диктует обязательное наличие альтернативной бесплатной дороги... Пусть «в клочьях, ухабах, расщелинах, ямах», но бесплатной! Однако те ли это деньги, из-за экономии которых стоит жертвовать собственной безопасностью? Впрочем, это личное дело каждого... А мы вернемся на пока что бесплатную трассу «Украина». Направление, нужно сказать, международное.

Итак... Федеральная трасса М-3 «Украина» проходит по территории Московской, Калужской, Курской и Брянской областей до границы, как понятно из





названия дороги, с Украиной. Общая протяженность трассы составляет 500 км. Представьте, дорогие читатели, насколько длительное путешествие мы совершили за один день: от Москвы до границы с Украиной, и от границы – до Калуги, где и остановились на ночлег. Тысяча километров по, увы, далеко не совершенной дороге, каких пока в России много... Но благодаря мастерству водителей, а также исключительности рабочей обстановки, мы преодолели это расстояние достаточно легко. Правда, на некоторых участках наш автобус сильно потряхивало, а на нескольких поворотах – заносило... Не радовали также надписи на щитах, которые были предупредительно расставлены вдоль дороги. Одни из них свидетельствовали о наличии «глубокой колеи», другие сообщали о количестве произошедших на трассе ДТП. Однако настроены участники пресс-тура были в целом оптимистически, поскольку вопрос с реконструкцией «Украины» наконец-то решен!

Справедливости ради стоит отметить, что та часть трассы М-3, которая берет начало от пересечения Ленинского проспекта с МКАД и далее проходит в юго-западном направлении по территории Московской области, представляет собой современную автомагистраль с развязками, надземными пешеходными переходами, современным освещением, разделительной полосой и четырьмя полосами движения в каждую сторону. Далее дорога сужается: сначала до трех полос в одном направлении, затем – до двух...

В ходе поездки шло всестороннее и достаточно эмоциональное обсуждение проекта, связанного с качественными переменами, ожидающими М-3. Сергей Валентинович проводил встречи с участниками будущей реконструкции «по дороге» – в прямом смысле. Калужские, брянские и даже украинские коллеги присоединялись к совещательному процессу во время остановок на заранее определенных участках трассы, в основном это были границы областей. Суть такого выездного мероприятия, по мнению председателя правления госкомпании «Автодор», заключалась в синхронизации многочисленных вопросов, касающихся как содержания и эксплуатации дороги, так и ее предстоящей реконструкции.



Участниками «заседания на колесах» было отмечено, что после реконструкции основные участки федеральной автомобильной дороги М-3 «Украина» будут эксплуатироваться на платной основе. Проектом реконструкции предусмотрено использование современных технологий. Дорога станет четырехполосной, с удобными транспортными развязками, путепроводами, пешеходными надземными переходами. Планируется также ее оснащение современными автоматизированными системами управления движением. Кроме того, в соответствии с законодательством, предусмотрена разработка альтернативных бесплатных маршрутов проезда.

Второй день пресс-тура был посвящен рабочему совещанию ведущих специалистов транспортных отраслей с губернатором Калужской области А.Д. Артамоновым. В совещании принял участие министр транспорта РФ И.Е. Левитин.

Подняв тему дорожных ремонтных и строительных работ, министр предложил присутствующему на совещании генеральному директору РосДорНИИ К.В. Могильному выработать совместную позицию по ряду направлений, в том числе, касающихся использования битума и его хранения.

Говоря о совершенствовании транспортной инфраструктуры Калужского региона, министр обратился к участникам с предложением обсудить вопросы взаимодействия в рам-



ках предстоящей реконструкции федеральной трассы М-3 «Украина». Тема финансирования работ, связанных с реконструкцией, также не осталась без внимания высокопоставленных чиновников.

«Мы проехали по трассе М-3. Впечатление тяжелое. После капитальной реконструкции – с полной заменой дорожного полотна – автодорога «Украина» должна превратиться в скоростную платную магистраль Москва – Киев. От Москвы до государственной границы с Украиной можно будет доехать за пять часов», – сказал на совещании в Калуге Игорь Евгеньевич Левитин, подтвердив важность предстоящей реконструкции, о проекте которой подробно рассказал участникам совещания Сергей Валентинович Кельбах.

Он сообщил, что в 2013 году ГК «Автодор» планирует запустить на автомобильной дороге М-3 платный участок от 172 по 194 км – это территория Калужской области. В целом, на участках автодороги М-3, проходящих по Калужской области, в период 2012–2014 годов планируется проведение работ по ремонту и капитальному ремонту 224 км трассы (стоимость работ – 4,6 млрд рублей). Он также заявил, что



в 2012 году на содержание трассы М-3 «Украина» будет направлено 206 млн рублей, то есть 85% от норматива.

Содержание автомобильной дороги М-3 «Украина», согласно заключенным государственным контрактам, обеспечивают: ФГУ «ДЭП-22» – по автомобильной дороге, ООО «Строительная фирма МарМи» и ЗАО «ПП Устой» – по искусственным дорожным сооружениям (км 86 + 600 – 106 + 753), а также ОАО «ДЭП-40» и ОАО «ДЭП-97».

По окончании совещания несколько журналистов – участников пресс-тура были приглашены для беседы с министром. Нам удалось обсудить не только будущее М-3, но и ряд других актуальных для нашей отрасли вопросов, среди которых – формирование дорожных фондов субъектов Российской Федерации, организация безопасности дорожного движения с применением новейших, в том числе и космических технологий. И.Е. Левитин высказал готовность оказывать содействие в деле развития системы ГЛОНАСС. Говорил Игорь Евгеньевич и о более земных вещах, например о проблемах эксплуатации и содержания автомобильных дорог в России. Это сложные процессы, требующие современного системного, комплексного подхода, смысл которого также заключается в обеспечении безопасности и комфортного проезда.

Что же касается дальнейшей эксплуатации М-3, то здесь немало проблем связано с поддержанием на должном уровне покрытия дороги, которое страдает от тяжеловесного транспорта, зачастую перевозящего грузы с превышением всех допустимых нормативов. Поэтому вопрос взвешивания автомобилей, в том числе пересекающих государственную границу, также не остался без внимания со стороны специалистов – участников выездного мероприятия.

И наконец, несколько слов о развитии объектов дорожного сервиса. В начале декабря 2011 года на трассе М-3 был проведен мониторинг состояния таких объектов в границах полос отвода и придорожных полос. Как выяснилось, «около 70% современных объектов дорожного сервиса при формальном соответствии составу объектов дорожного сервиса (наличие туалетов, мусоросборников и т. п.) не могут быть признаны приемлемыми для комфортного использования». Речь идет о несоблюдении санитарных норм, неудовлетворительном состоянии территории, отсутствии питания надлежащего качества, отсутствии в необходимом количестве охраняемых стоянок, СТО, моек для грузового транспорта. Также не созданы условия для туристов, путешествующих по дорогам на автомобилях и кемперах.

Государственной компанией с привлечением представителей Общероссийской общественной организации малого и среднего бизнеса «Опора России» по результатам мониторинга была разработана схема размещения так называемых многофункциональных зон (МФЗ) в границах Калужской и Брянской областей.

Осталось подождать совсем немного, чтобы с полной уверенностью (и гарантией!) пожелать «Счастливого пути!» всем, кому предстоит проехать по трассе М-3.

Светлана Пичкур