

# «СКАНДИНАВИЯ» В РАСЧЕТЕ НА БУДУЩЕЕ

Необходимость реконструкции федеральной трассы «Скандинавия» назрела давно – стоит только взглянуть на статистику ДТП. Двухполосное движение, отсутствие разделительных полос и освещения на некоторых опасных участках, частые заторы – все это совсем не соответствует уровню современной магистрали. А ведь А-181 (М-10) «Скандинавия» является, по сути, основным автотранспортным звеном, связывающим Россию и Европу. Деловые связи между Северо-Западным регионом России и Финляндией с каждым годом возрастают, увеличивается и поток грузового транспорта, который создает серьезную проблему по проходимости и безопасности движения на этой дороге.



ФКУ «Севзапуправдор» 25 февраля 2013 года объявлен конкурс на изыскательские работы по реконструкции трассы «Скандинавия», цена контракта составила 463 млн рублей. Планами, связанными с будущим трассы, с нами поделился руководитель ФКУ «Севзапуправдор» **Валентин ИВАНОВ**. Он также рассказал о ситуации, сложившейся на автодороге «Скандинавия» в настоящее время.

**– Валентин Олегович, каковы основные причины дорожно-транспортных происшествий на трассе «Скандинавия»? Чем они вызваны?**

– Ни для дорожников, ни для сотрудников ГИБДД нет сомнений в основном источнике происхождения ДТП на автодороге «Скандинавия». Во-первых, это несоответствие скорости конкретным условиям – ее превышение выявляется в 90% случаев учетных ДТП (с пострадавшими и погибшими). Во-вторых, это неправильный выбор дистанции и несоблюдение очередности движения, что приводит к аварийности в 8% случаев. Все обстоя-

тельства напрямую взаимосвязаны. Так, первая причина совершения ДТП – превышение скорости – во многом связана с накопившейся нервозностью водителей на узких участках, где запрещены маневры обгона и опережения, что позже выплескивается на следующих участках дороги, где маневры разрешены. Поэтому можно смело утверждать, что на сегодняшний день причин для проведения реконструкции федеральной автомобильной дороги А-181 «Скандинавия», являющейся частью международного маршрута, более чем достаточно.

**– Какие меры принимаются на данный момент для обеспечения максимально уровня безопасности на трассе?**

– С целью повышения уровня безопасности дорожного движения проводятся мероприятия по ежегодному нанесению дорожной разметки в два этапа, в летний период – термопластиком и краской, в осенний период – краской. Также в обязательном порядке выполняются ежегодные нормативные мероприятия по содержанию автодороги. Кроме того, ежегодно проводится анализ аварийности на автомобильных дорогах, находящихся в оперативном управлении ФКУ «Севзапуправдор», в результате которого выявляются участки концентрации ДТП. После выявления аварийного участка трассы, например такого, как км 122 (поворот на карьер Гаврилово), проводятся дополнительные мероприятия. В частности, на указанном участке, в связи с обострением ситуации и ростом количества ДТП в декабре 2013 года, уже в январе – феврале 2014 года были выполнены оперативные мероприятия по временному изменению схемы дви-

жения на перекрестке. А в мае – июне текущего года схема движения будет изменена на постоянной основе.

Однако, как показывает статистика ДТП, локальные меры не позволяют кардинально изменить ситуацию. Поэтому мы планируем осуществить реконструкцию автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до госграницы с Финляндией на участке км 47 – км 203. В настоящее время начаты работы по подготовке территории строительства на участке км 47 – км 65. По участкам км 100 – км 134, км 134 – км 160, км 160 – км 203 разрабатывается проектная документация.

**– Какова стоимость проектно-изыскательских работ? И самого строительства?**

– Реконструкцию автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до госграницы с Финляндией предполагается осуществлять поэтапно, по участкам:

■ км 47 – км 65:

Стоимость проектно-изыскательских работ: 69 млн рублей;

Сметная стоимость строительства: 10 млрд рублей в ценах 2012 года.

■ км 65 – км 100.

Поскольку в настоящее время проектная документация для реконструкции участков км 100 км – 134, км 134 – км 160, км 160 – км 203 находится на стадии разработки, для данных участков стоимость будет определена после детальной проработки проектных решений и прохождения государственной экспертизы.

**– Что конкретно предстоит сделать? Будет ли изменен маршрут трассы?**

– Основной принцип осуществления реконструкции автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» – это максимальное использование существующей федеральной автомобильной дороги.

Для реализации данного принципа в процессе реконструкции автомобильной дороги осуществляется расширение

существующей двухполосной дороги до шести полос на участке км 47 – 134 и до четырех полос на участке км 134 – км 203.

Трасса федеральной автомобильной дороги преимущественно проходит в обход населенных пунктов и коллективных садоводств. Основной ее маршрут пролегает по лесным массивам, в обход крупных болот и озер. Тем не менее, дорога пересекает административные границы населенных пунктов Огоньки (км 65), Толоконниково (км 128) и Кондратьево (км 189), но путь ее лежит на значительном удалении от зоны жилой застройки.

**– Как будет решаться вопрос с территориями, прилегающими к трассе «Скандинавия»?**

– Развитие территорий, прилегающих к автомобильным дорогам, осуществляется на основании документации по планировке территории, а также в соответствии с генеральными планами поселений.

**– Если трасса будет пролегать по территориям населенных пунктов, как это может отразиться на собственниках? Каковы пути решения данных вопросов?**

– Порядок изъятия земельных участков регламентируется действующим законодательством, а именно положениями ст. 279–281 Гражданского Кодекса Российской Федерации, а также ст. 55 Земельного Кодекса Российской Федерации. При определении выкупной цены в нее включаются рыночная стоимость земельного участка и находящегося на нем недвижимого имущества, а также все убытки, причиненные собственнику изъятием земельного участка, включая убытки, которые он несет в связи с досрочным прекращением своих обязательств перед третьими лицами, в том числе упущенную выгоду. В случае прохождения трассы по населенным пунктам предусматриваются шумозащитные мероприятия, такие как остекление и установка экранов.

**– Почему реконструкция, а не капитальный ремонт?**

– Несмотря на то, что все технические параметры автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до госграницы с Финляндией в целом значительных дефектов не имеют, вследствие значительного увеличения интенсивности движения за последние годы

пропускная способность автомобильной дороги не справляется с существующим потоком автотранспорта, особенно на участке км 47 – км 65. При существующих двух полосах движения транспорта фактически на некоторых участках движение осуществляется в четыре ряда – за счет использования некоторыми водителями укрепленных обочин. Все это обуславливает возрастание аварийности.

Сложившаяся ситуация приводит к повышению уровня аварийности и требует реконструкции дороги по параметрам I категории с доведением проезжей части до шести полос движения на участке км 47 – км 134 и до четырех на участке км 134 – км 203

**– Существует ли разница в подходах при реконструкции трассы «Сортавала» и трассы «Скандинавия»? Есть ли какие-то особые условия?**

– Обе автомобильные дороги планируется довести до параметров I технической категории с разделением транспортных потоков путем устройства разделительной полосы и осевого барьерного ограждения.

В отличие от федеральной автомобильной трассы А-121 «Сортавала», соединяющей административные центры субъектов Российской Федерации, федеральная автомобильная дорога М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до госграницы с Финляндией является частью европейского маршрута Е-18.

Автодорога «Скандинавия» является практически единственным полноценным выходом Северо-Запада России в Европу, обеспечивающим транспортные связи с наиболее перспективным регионом стран Балтийского моря. Дорога входит в маршрут, следующий по территориям Финляндии, Швеции и Норвегии. Это путь, по которому осуществляются внешнеторговые и культурные связи России с государствами Европейского Союза, в основном со скандинавскими странами

**– Какие инновационные технологии, материалы будут применены при реконструкции трассы?**

– В соответствии с утвержденной проектной документацией планируется применение следующих инноваций:

- двухосная георешетка «Славрос СД»
- специально разработанный мате-

риал для усиления основания дорожной одежды. Материал имеет высокую степень прочности, не теряет своих свойств при низких температурах, а гарантированный срок эксплуатации этого материала – 120 лет.

■ объемная георешетка «Славрос ГР-10» будет применена для укрепления откосов насыпи земполотна высотой более трех метров. При растяжении георешетка образует объемный каркас, заполняемый грунтом. Материал водопроницаем, долговечен, нейтрален к агрессивной среде и отличается простотой монтажа. Достоинства этих материалов в том, что они позволяют увеличить межремонтные сроки до пяти лет.

**– Какие искусственные сооружения (мосты, путепроводы, надземные пешеходные переходы) планируется возвести в рамках реконструкции трассы?**

– В рамках реализации объекта планируется реконструкция и строительство большого количества искусственных сооружений:

1. На участке км 47 – км 65:
  - реконструкция путепроводов на км 53, км 59, км 63;
  - реконструкция моста через реку Сестру на км 58;
  - строительство скотопрогона на км 60;
  - строительство надземного пешеходного перехода на км 54.
2. На участке км 65 – км 100:
  - реконструкция путепроводов на км 70, км 82, км 85, км 99;
  - реконструкция моста через реку Птичью км 65;
  - реконструкция моста через реку Грязновку км 72;
  - реконструкция моста через реку Великую км 82;
  - строительство скотопрогонов на км 67, км 86, км 95;
  - строительство надземных пешеходных переходов на км 65, км 83, км 94.

Проектная документация для реконструкции участков км 100 – км 134, км 134 – км 160, км 160 – км 203 в настоящее время только разрабатывается, поэтому технические решения по строительству и реконструкции искусственных сооружений на данных участках будут приняты по итогам разработки проектной документации и прохождения экспертизы.

**Беседовал Григорий Демченко**