

НОВЫЕ КИЛОМЕТРЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА

В прошедшем 2018 году было введено в строй несколько участков автомобильных дорог, подведомственных ФКУ Упрдор «Северо-Запад». Подробнее об объектах дорожного строительства в Северо-Западном регионе рассказал в интервью нашему журналу исполняющий обязанности начальника управления Дмитрий Павлович Кузнецов.



– Дорожная сеть региона продолжает прирастать новыми километрами. А какие из событий ушедшего года, связанных с появлением новых федеральных объектов, можно выделить особо?

– В 2018 году на территории Ленинградской области введены в эксплуатацию четыре объекта строительства и реконструкции. С опережением графика был введен в эксплуатацию участок трассы А-121 «Сортавала» (км 72–81), включая мостовой переход через Вуоксу. Изначально ввод этого объекта предусматривался в 2019 году. Таким образом, к настоящему времени трасса А-121 «Сортавала» до 81 км имеет четыре полосы с разделением потоков. На участке с 81 км по 106 км мы провели работы по капитальному ремонту, а если точнее, то в рамках производства работ были выполнены доведение ширины проезжей части до нормативов II категории, усиление дорожной одежды, восстановление системы водоотвода, установка технических средств организации дорожного движения, устройство тротуаров и автобусных остано-

вок. Также в 2018 году мы приступили к капитальному ремонту следующего участка (км 106–131), который планируем завершить в 2020 году. На заключительном участке (км 131–153) сейчас идет реконструкция, в рамках которой будет ликвидирован грунтовый разрыв, исправлен план трассы и продольный профиль, что в итоге обеспечит безопасное и комфортное движение (эти работы мы планируем завершить уже в текущем году).

Таким образом, к 2020 году федеральная трасса А-121 «Сортавала» на территории Ленинградской области будет полностью отвечать современным транспортно-эксплуатационным характеристикам.

Отдельно хочу отметить событие, связанное с вводом в эксплуатацию после строительства и реконструкции участка автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» (км 52–65), которое состоялось 6 декабря 2018 года. В торжественной церемонии открытия приняли участие помощник президента РФ Игорь Левитин, действующий глава Санкт-Петербурга Александр Беглов, губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко и первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов. Этот участок от пересечения с автомобильной дорогой Парголово – Симагино до населенного пункта Огоньки протяженностью 12,8 км мы расширили до шести полос.

В 2018 году также был введен в эксплуатацию первый этап реконструкции участка автомобильной дороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до

границы с Республикой Беларусь (Киевское шоссе) протяженностью 12,4 км (км 31–43). Необходимость в реконструкции назрела давно: технические параметры этого участка не обеспечивали безопасных условий движения, пропускная способность дороги была исчерпана и не соответствовала фактическому трафику, а сужение дороги в три раза на границе субъектов РФ вело к образованию заторов, ухудшению уровня безопасности, возникновению очагов концентрации ДТП. Проведение работ по реконструкции участка уже позволило ликвидировать «бутылочное горлышко» в районе населенного пункта Дони – одно из самых проблемных мест на сети федеральных дорог Ленинградской области, улучшить транспортную доступность Гатчины и ближайших населенных пунктов, сократить время доставки грузов, повысить уровень комфорта и безопасности грузовых и пассажирских перевозок.

Организацией, реализовавшей столь важные для региона объекты, является АО «ВАД», крупнейшая дорожно-строительная компания страны, дающая высокие гарантии на любые из своих объектов. За долгие годы сотрудничества с нами ВАД зарекомендовал себя как надежный подрядчик, способный обеспечить заданный результат в сжатые сроки и с высоким качеством, что, в свою очередь, говорит как о высокой технической оснащенности, так и о качественно подобранной команде специалистов.

Четвертый объект, который был введен в эксплуатацию после реконструкции, – мостовой переход через реку Волхов протяженностью 1,9 км на 122-м км трассы Р-21 «Кола». В рамках этого проекта мы реализовали строительство двух транспортных развязок на пересечении с федеральной дорогой А-114 Вологда – Тихвин – трасса Р-21 «Кола» и на пересечении с

региональной дорогой 41А-006 Зуево – Новая Ладога.

Этот важный для региона объект реализовывала компания «Техносфера», также обладающая парком необходимой дорожно-строительной техники и квалифицированным персоналом для реализации сложных инженерных решений и задач. ООО «Техносфера» принимало и принимает участие в строительстве, ремонте и реконструкции многочисленных объектов на федеральных и региональных дорогах и мостовых переходах на территории Северо-Запада.

– Какие инновационные материалы и технологии используются при строительстве и реконструкции новых объектов? Насколько при строительстве дорог и искусственных сооружений в регионе востребована продукция из композитных материалов?

– Что касается инновационных материалов и технологий, то мы, безусловно, стараемся следовать современным веяниям в дорожном строительстве и своевременно внедрять новые технологии и материалы на стадии проектирования и при производстве работ. Увеличение межремонтных сроков по капитальным ремонтам до 24 лет и по ремонтам – до 12 лет обязывает нас применять такие материалы и технологии, которые позволят обеспечить эти сроки. Например, устройство верхнего слоя покрытия из щебеночно-мастичных асфальтобетонов. Среди разновидностей асфальтовых покрытий такое покрытие отличают повышенные показатели упругости, водостойкости и сдвигоустойчивости. Используемые при изготовлении материала стабилизирующие компоненты делают его шероховатым и стойким к расслаиванию. Выполнение работ по устройству земляного полотна и конструктивных слоев дорожной одежды с применением технологии 3D автоматизированной системы управления строительной техникой на основе цифровой модели местности с использовани-

ем электронных следящих систем позволяет добиться выверенной по своим геометрическим параметрам поверхности, минимизировать перерасход материала и обеспечить полное соответствие проектным данным. Применение технологии использования вертикальных ленточных геодрен позволяет повысить отток воды, снять паровое давление и ускорить процесс консолидации, что в свою очередь повышает устойчивость основания сооружаемой насыпи. Основным преимуществом устройства вертикальных дрен является быстрое увеличение сопротивления сдвигу грунтов основания. Также для снижения нагрузки на слабые грунты основания на некоторых участках устраивается облегченная насыпь из пенополистирольных блоков. Массив блоков для обеспечения его большей целостности оборачивается иглопробивным геотекстилем. Под дорожной одеждой для изоляции блоков от возможных протечек нефтепродуктов укладывается геомембрана толщиной 1 мм. Указанное конструктивное решение позволяет укладывать дорожную одежду сразу после завершения работ по сооружению земляного полотна. Укладку слоев из блоков «Пеноплэкс» выполняют на выровненном и уплотненном грунтовом основании на длину одной захватки после выполнения геодезических работ.

Из композитных материалов мы активно применяем композитное перильное ограждение. Наряду с эстетичностью, оно не требует обслуживания, за исключением периодической очистки от городской грязи и пыли. Элементы ограждения обладают исключительной стойкостью к воздействию климатических факторов, а также химических веществ, содержащихся в противогололедных реагентах. Благодаря применению стеклопластика монтажные элементы имеют малый вес и не требуют использования грузоподъемной техники при монтаже. Максимально полная заводская сборка и минимальное количество монтажных узлов повышают качество и точность выполнения работ по установке перильного ограждения при меньших трудозатратах. Набор унифицированных элементов позволяет применять перильное ограждение практически на любом искусственном сооружении на транспортных объектах.

– Каковы, на ваш взгляд, перспективы строительства дорог с применением цементобетона в Ленинградской области и на Северо-Западе в целом?

– Строительство дорог с применением цементобетона действительно имеет место, но что касается подведомственных нашему ФКУ федеральных дорог Северо-Запада





в целом и Ленобласти в частности, то на них по причине климатических условий такой материал мы не используем. Ведь известно, что Ленинградская область – весьма дождливый регион, с обилием заболоченной местности, с холодной, пусть и не такой суровой зимой, как в северных районах, но с неоднократными переходами через 0° и обилием осадков. Хотя опыт устройства конструктивных слоев дорожных одежд с применением цемента (цементобетон, цементогрунт) на дорогах Ленинградской области есть, а скорее – был.

На рубеже 1980–1990-х годов при строительстве автомобильной дороги Белоостров – Выборг (нынешняя «Скандинавия») на основном своем протяжении устраивали покрытие из песчаного асфальтобетона типа Г марки I. В те времена, когда автомобильное движение еще не было столь интенсивным, именно этот тип асфальтобетонного покрытия зарекомендовал себя наиболее устойчивым к капризам местного климата. На одном из участков этой дороги было выполнено дорожное покрытие из цементобетона.

В результате эксплуатации избыточное увлажнение, использование соли для борьбы с зимней

скользкостью не способствовали устойчивости цементобетона. Ремонт цементобетонных покрытий – сложный процесс, и участок был «закрыт» слоем асфальтобетона.

Еще одним из условий успешного применения покрытий на основе цемента является твердое устойчивое основание, чего мы не можем сказать о территории нашего региона, имеющего в подавляющем большинстве слабые пучинистые или заболоченные грунты. Для их выторфовывания и замены необходимо провести большой объем земляных работ, привезти качественный строительный песок из других районов; или проводить дорогостоящие мероприятия по укреплению оснований.

При строительстве первой очереди КАД основание было запроектировано из грунта, укрепленного цементом. Покрытие – асфальтобетонное. Первая весна вместе с таянием снега принесла трещины: жесткое основание не выдержало «движения» грунта и треснуло. Повреждения отразились и на поверхности покрытия.

При дальнейшем строительстве проектировщиками было принято решение вернуться к традицион-

ной в наших местах технологии: щебеночным основаниям и асфальтобетонным покрытиям.

Однако стоит отметить, что при развитии такой технологии, ее совершенствовании, применение цементобетона при устройстве покрытий дорог, безусловно, найдет отклик у дорожников.

– Какие перспективы у строительства КАД-2? Есть ли какая-то свежая информация относительно начала реализации этого проекта?

– После передачи в 2018 году в федеральную собственность автодороги «Магистральная» (ее еще называют «Северное полукольцо») в прессе появилась информация о том, что в скором времени возможна реконструкция двух федеральных дорог, а именно А-120 и того самого «Северного полукольца», закономерным итогом которой станет новая кольцевая дорога.

В настоящее время в приоритете нашего Управления находятся мероприятия по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» и «Магистральная», которые вместе являются, по сути, вторым транспортным обходом

Санкт-Петербурга. Но говорить о полноценной реконструкции этих дорог не приходится.

В 2013 году выполнен капитальный ремонт автомобильной дороги А-120 на участке с км 18 по км 21, в 2015 году – на участке с км 107 по км 149, в 2016 году – на участке с км 0 по км 18. В 2018 году начаты работы по капитальному ремонту на участке км 21–35, которые будут завершены в 2019 году. Также на сегодняшний день разработана проектная документация для реконструкции участка км 64–106, это 42-километровый участок между трассами Р-23 (Киевское шоссе) и М-10 «Россия». Строительно-монтажные работы планируется начать в 2020 году и завершить в 2025 году.

Что касается «Магистральной», то на данном этапе мы планируем приводить дорогу к нормативному транспортно-эксплуатационному состоянию проведением работ по капитальному ремонту и ремонту. В первую очередь планируется проведение работ по ремонту участка от «Дороги жизни» до трассы А-121 «Сортавала».

Строительство же полноценной второй кольцевой автодороги вокруг Петербурга в ближайшей перспективе не предусмотрено. Но, учитывая общую динамику развития города, его урбанизацию, не стоит исключать такой возможности соответствующего развития инфраструктуры. В каком виде это будет, покажет время.

– Дмитрий Павлович, а какие крупные проекты намечаются к реализации в этом году ФКУ Упрдор «Северо-Запад»?

– Как я уже говорил в начале интервью, в 2019 году после реконструкции планируем ввести в эксплуатацию участок А-121 «Сортавала» км 131–153. Также во втором квартале 2019 года после реконструкции запланирован ввод в эксплуатацию путепровода проходящего над железнодорожными путями на км 132 автодороги А-120. Новый участок автомобильной дороги

соответствует II технической категории, а сталежелезобетонное неразрезное пролетное строение путепровода общей длиной 164 м пересекает шесть железнодорожных путей. Строительство искусственного сооружения позволило снять ограничение движения грузового транспорта на данном участке федеральной дороги, тем самым позволив обеспечить беспрепятственный транзит грузов по трассе, соединяющей несколько федеральных дорог в обход Санкт-Петербурга, а также осуществлять грузовое транспортное сообщение между населенными пунктами Ленинградской области.

Это что касается завершения работ. Начать же в 2019 году мы планируем три объекта строительства и реконструкции. После этапа подготовки территории строительства, в 2019 году мы приступим к строительно-монтажным работам на участке трассы А-181 «Скандинавия» км 65–100. Этот участок мы также расширим до шести полос с разделением потоков, на всем протяжении устроим искусственное освещение, все пересечения с региональными дорогами и железнодорожными путями будут в разных уровнях. На участке автомобильной дороги предусмотрены реконструкция четырех существующих развязок и строительство 13 искусственных сооружений, в том числе трех надземных пешеходных переходов. Верхний слой покрытия будет выполнен из щебеночно-мастичного асфальтобетона ЩМА-15 на полимер-битумном вяжущем. На следующем участке (км 100–134) мы планируем приступить к подготовке территории строительства.

Проект «Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, с целью повышения конкурентоспособности транспортной системы России и реализации транзитного потенциала страны. Кроме того, реализация проекта позволит решить задачу по увеличению протяжен-

ности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров.

Конечными целями реализации проекта являются:

- увеличение грузового товарооборота между РФ и странами Северной Европы и соответственное развитие экономики и благосостояние России;
- интеграция экономики и развитие промышленности Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- увеличение транспортной доступности и подвижности населения, в том числе с рекреационными целями;
- исключение транспортных заторов, увеличение скорости движения и соответственно времени в пути.

В перспективе трасса «Скандинавия» будет использоваться для движения по ней беспилотного транспорта в рамках проекта «Караван» и входит в состав перспективного маршрута «Европа – Западный Китай»

Третий крупный объект, к которому мы планируем приступить, – это строительство транспортной развязки в разных уровнях на км 672 автомобильной дороги федерального значения М-10 «Россия» по типу «направленных съездов», с устройством кольцевой развязки в одном уровне в направлении Пушкин – Павловск, Федоровское, строительством разворотной петли в разных уровнях и строительством путепровода. Реализация данного проекта позволит обеспечить необходимую пропускную способность за счет перераспределения транспортных потоков при пересечении М-10 «Россия» с дорогами регионального значения путем ликвидации светофорного регулирования дорожного движения, а также левых поворотов.

– В завершении интервью – несколько вопросов относительно реализации национального



проекта «Безопасные и качественные дороги». Что вошло в программу, какие средства выделяются, что построено и реконструировано в прошлом году по этой программе, какие планы на этот и последующие годы? Сколько километров дорог (федеральных и региональных) приведено в нормативное состояние? Сколько планируется привести к нормативам в этом и последующих годах?

– Проект «Безопасные и качественные дороги» стартовал на территории России в 2017 году в 38 агломерациях. Этот проект был направлен на реализацию программ приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние и развития автомобильных и муниципальных дорог крупнейших городских агломераций. В 2017 году под критерии понятия «агломерация» попала Калининградская область. Так как ФКУ Упрдор «Северо-Запад» осуществляет свою деятельность в том числе и в Калининградской области, за нами были закреплены функции по контролю за реализацией проекта. Представители нашего управления вошли в состав проектной группы и принимали непосредственное участие в разработке программы работ. За два года реализации

проекта на территории Калининградской агломерации было введено к нормативу порядка 187 км региональных и межмуниципальных дорог, отремонтировано около 52 км городских улиц, проведены работы по обустройству автобусных остановок, пешеходных переходов, установке светофорных объектов.

В 2019 году проект был преобразован в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», и теперь он объединит 104 городских агломерации из 83 субъектов. В результате реализации нацпроекта к концу 2024 года доля протяженности автодорог регионального значения в нормативном состоянии должна быть доведена до 50,9%, по сравнению с 2017 годом. Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности должна быть снижена на 10%, количество мест концентрации ДТП должно быть снижено в два раза. Долю автодорог в нормативном состоянии в городских агломерациях надо довести до уровня 85%. Это основные ключевые показатели, которые планируется достигнуть в целом по стране, то есть

минимальные целевые показатели в регионах определены таким образом, чтобы обеспечить общие целевые показатели по стране.

К уже ранее закреплённой за ФКУ Калининградской области теперь добавились Псковская и Ленинградская. Механизм реализации проекта не претерпел особых изменений. На данный момент ведется разработка программ работ вплоть до 2024 года. У каждого региона – разные стартовые показатели. Например, Псковской области к 2024 году необходимо увеличить показатель «Доля автомобильных дорог Псковской области регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям в их общей протяженности» не менее чем до 43,1% от общей протяженности сети, базовое значение этого показателя на момент старта проекта – 29,3%.

В рамках общесистемных мер развития дорожного хозяйства паспортами предусмотрены такие работы, как увеличение числа стационарных камер фотовидеофиксации правонарушений на 211% по отношению к 2017 году, устройство интеллектуальных транспортных систем, ориентированных на применение энергосберегающих технологий освещения автомобильных дорог. Для обеспечения весогабаритного контроля в части соблюдения перевозчиками соответствующего законодательства предусмотрены работы по установке автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения.

Для контроля хода работ в рамках проекта планируется привлекать общественные организации, освещать результаты и текущее положение в СМИ.

Планы большие, и мы со своей стороны готовы оказывать регионам всю необходимую справочно-консультационную поддержку.

Подготовил Григорий Демченко