

ДОРОГА ДВУХ СТОЛИЦ

Магистраль М-11 строили около семи лет, и начиная с 2014 года движение транспорта на каждом из восьми участков открывали сразу после окончания работ. Седьмой и восьмой этапы строительства платной скоростной автомобильной дороги М-11, соединившей в ноябре этого года Москву и Петербург, планировалось ввести в эксплуатацию одновременно, к концу 2018 года.

Однако работы были приостановлены по причине обнаружения у поселка Войсковоро (663 км) в Тосненском районе Ленинградской области предметов эпохи раннего железного века. При этом отведенный под территорию строительства земельный участок изначально считался расположенным вне зон охраны культурного наследия. Комитет по культуре Ленинградской области выделил подтверждение об отсутствии наличия археологических памятников в полосе отвода автомобильной дороги. Поэтому проведения раскопок перед строительством здесь запланировано не было. Но факт остается фактом (см. фото).

Дорожники, ощущая свою косвенную причастность к подобным историческим открытиям, восприняли этот перерыв с должной ответственностью, продиктованной бережным отношением к памятникам этнического наследия, культуры и истории, и, конечно же, необходимостью их сохранения для будущих поколений.

Начались работы по изменению трассировки, и в соответствии с новым проектом, разработанным для восьмого участка, дорога была проведена в обход археологического памятника. Таким образом, седьмой и восьмой этапы строительства автомагистрали от Москвы до Санкт-Петербурга пришлось разделить.

В начале сентября 2019 года состоялась торжественная церемония открытия седьмого этапа строительства М-11, и нужно сказать, что этот участок трассы, проходящий через Новгородскую и Ленинградскую области (с 543-го км по 646-й км) стал одним из сложнейших на всем протяжении от Москвы до Петербурга.

Участок дороги, относящийся к седьмому этапу строительства, проходит по лесной территории, изобилующей болотами и мелкими реками. В результате проделанной огромной работы здесь возведено 39 искусственных сооружений, в том числе 14 мостов и 25 путепроводов.

Соткрытием седьмого этапа трассы М-11 у пользователей появилась возможность проехать от Твери до федеральной дороги А-120 («Санкт-Петербургское южное полукольцо»). На торжественной церемонии, посвященной вводу в эксплуатацию этого участка, Иннокентий Алафинов, первый заместитель министра транспорта, отметил: «Создание дороги – это большая работа проектировщиков, геодезистов, гидрологов, подрядчиков. И результат их труда – замечательный объект, по которому любому пользователю приятно ехать».

Проект строительства этой главной российской трассы, отвечающей категории 1А, еще на стадии своей реализации вошел в рейтинг EMEA Finance и был признан лучшим по версии Национальной премии ROSINFRA.

Первый заместитель генерального директора – главный инженер Группы предприятий «Дорсервис» Евгений Петрович Медрес вспоминает: «Для нашей компании участие в проекте строительства М-11 – это большой этап в профессиональной истории. Мы стояли у истоков реализации этого масштабного для России проекта, разрабатывая инженерный проект первого участка от 15-го до 58-го километра (выход трассы из Москвы), а затем принимали активное участие в проектировании остальных этапов строительства. Если же вспомнить всю историю проектирования этой скоростной автодороги, то хотелось бы добавить, что наши специалисты еще в советское время (в 1984–1986 годах), не будучи сотрудниками ГП «Дорсервис», участвовали в разработке проекта автодороги Москва – Ленинград на участке от 15-го до 100-го километра. Я тогда был ГИПом этого объекта. Проект был разработан, согласован, но до строительства дело так и не дошло. Вернулись мы к этому проекту





спустя 30 лет. Кстати, вариант прохождения трассы, выбранный в те годы, так и остался. Полоса отвода сохранилась, и через 30 лет новое проектирование было осуществлено со стороны Москвы именно по этому коридору.

Безусловно, самыми сложными для проектирования стали участки выхода трассы из Москвы и входа ее в Санкт-Петербург, то есть 15–58 км и 646–684. Разработка инженерного проекта головного (московского) участка М-11 сопровождалась многочисленными трудностями, и не только технического характера. Сейчас это уже стало историей, а тогда специалистам, помимо проектирования четырех сложнейших развязок в условиях сложившейся застройки, пришлось решать вопросы по прохождению трассы по части территории Химкинского леса, по обходу мусорного полигона, по изъятию земель для госнужд, встречаться с населением, активистами, представителями экологических и надзорных организаций, объяснять, отвечать на вопросы, искать компромисс. Эта работа была выполнена, и мы гордимся

тем, что смогли сделать ее качественно и в срок.

Что касается завершающего, восьмого этапа строительства М-11 (на входе ее в Санкт-Петербург), то здесь также пришлось серьезно проработать вопрос проектирования транспортных развязок с КАД и автодорогой А-120, моста через реку Ижору, тоннеля под железнодорожными путями Варшавского направления, двух больших комплексов – пункта взимания платы и центра управления движением».

При строительстве участка (с 646-го км по 684-й км), соединяющего Тосненский район Ленинградской области с кольцевой автодорогой Санкт-Петербурга, специалистам пришлось решить немало задач, связанных с наличием большого количества инженерных сетей, железнодорожных путей, водных преград... Таким образом, восьмой этап – это возведение нескольких искусственных сооружений на довольно небольшой протяженности. Концессионеру и генподрядчику необходимо было обеспечить бесперебойную работу стройпло-

щадки со стабильной поставкой необходимых строительных материалов, конструкций. Были мобилированы все возможные силы и ресурсы: работы велись в круглосуточном режиме, с привлечением дополнительного персонала и техники.

Одним из ключевых условий своевременной сдачи дороги в эксплуатацию стало устройство асфальтобетонных слоев и нанесение разметки на дорожное полотно до наступления устойчивых заморозков.

Дорожники успели до начала зимы, и 27 ноября 2019 года было ознаменовано большим событием: был пущен в эксплуатацию восьмой участок, обеспечивший примыкание к петербургской КАД и, соответственно, транспортную связь со всеми районами Северной столицы, в том числе и благодаря съездам на Западный скоростной диаметр. А с запуском восьмого участка было полностью открыто движение по всей скоростной (платной) трассе М-11 Москва – Санкт-Петербург.



В уникальности же проекта М-11 сомневаться не приходится. По данным «Автодора», это первая в постсоветской истории автодорога, построенная с нуля и объединяющая крупнейшие города нашей страны. Новая трасса проходит параллельно с М-10, которая останется бесплатной альтернативой новой автомагистрали. В нескольких местах дороги эти пересекаются между собой, что позволяет равномерно распределить транспортные потоки.

Одним из главных преимуществ платной автомагистрали, в отличие от ее альтернативы, является то, что М-11 проложена в объезд всех населенных пунктов, хотя и проходит по довольно освоённым территориям Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. На трассе нет ни одного светофора, ни одного перекрестка на одном уровне, что значительно упрощает движение и сокращает время в пути. Скоростная автомобильная дорога М-11 строилась в соответствии с высочайшими международными стандартами, в том числе касающимися экологии проекта, безопасности и комфорта проезда.

Открывали движение по М-11 глава государства Владимир Путин, заместитель председателя правительства РФ Максим Акимов, министр транспорта Евгений Дитрих, председатель правления Государственной компании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

На торжественной церемонии открытия Владимир Путин подчеркнул, что ничего подобного в России пока не было. «Это повышение конкурентоспособности регионов, по которым трасса проходит, это новые возможности для туристической отрасли, это рост инвестиционной привлекательности в целом», – отметил президент.

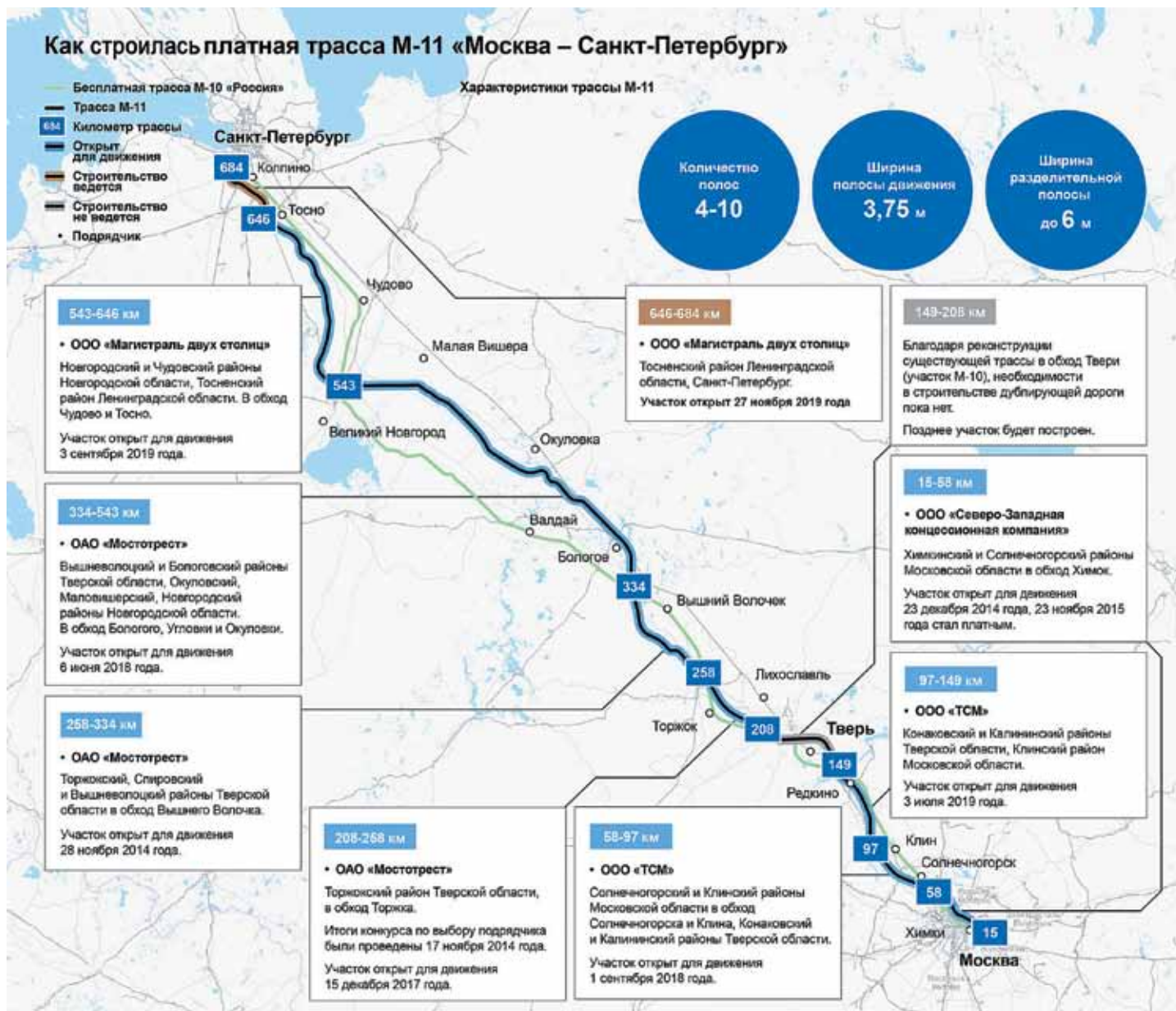
М-11 – это самый масштабный инвестиционный проект в современной России, который потребовал заключения шести инвестиционных соглашений. А его реализация обошлась в 520 млрд рублей. Строительство седьмого и восьмого этапов по концессионному

соглашению с Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» осуществлялось ООО «Магистраль двух столиц». Концессионер будет эксплуатировать М-11 до 2041 года.

Общая протяженность дороги, соединившей кольцевые автомобильные дороги Москвы и Санкт-Петербурга (МКАД и КАД), составляет 669 км. Построенная дорога соответствует высшей категории 1А, расчетная скорость движения здесь – 150 км/ч, что является настоящим прорывом в современном дорожном строительстве. Однако пока разрешенная скорость движения по дороге составляет 110 км в час, и только на некоторых участках – до 130 км в час. При этом планируется, что с весны 2020 года с такой скоростью машины смогут ездить по всей магистрале. Но уже сейчас путешествие из Петербурга в Москву на автомобиле занимает 5,5–6 часов!

В зависимости от отрезка дороги, количество полос для передвижения машин у М-11 может составлять четыре, шесть, восемь или десять единиц. По пять полос (в ту и другую стороны) предусмотрено на участке от столицы до аэропорта Шереметьево. Ширина каждой из полос составляет 3,75 м.





На М-11 расположено 16 пунктов взимания платы, шесть многофункциональных сервисных зон, полтора десятка контейнерных заправок. Для автомобилистов открылись здесь автозаправочные станции нового формата с расширенным сервисом: с кафе и зоной отдыха для водителей, магазинами и даже детской площадкой. Кроме того, каждые 20 км на протяжении всей магистрали оборудованы специальные участки для отдыха.

«На трассе работают 23 экипажа аварийных комиссаров, готовых оказать первую медицинскую и техническую помощь. Время их доезда до места ЧП составляет 10-12 минут», — сообщил председатель правления ГК «Автодор»

Вячеслав Петушенко. По его словам, на трассе уже установлены 39 из 115 мачт сотовой связи. Закончить эти работы планируется к концу первого квартала 2020 года.

М-11 будет интегрирована в систему международных транспортных коридоров. Автомагистраль, по словам Вячеслава Петушенко, объединит не только две столицы, но вместе с ЦКАД и трассой Москва – Нижний Новгород – Казань она станет частью важнейшего транспортного коридора Северная Европа – Западный Китай.

«Сегодня трасса М-11 функционирует на всем своем протяжении и предоставляет пользователям новое качество жизни, — прокомменти-

ровал Евгений Дитрих. – Я сам за рулем проехал от Москвы до Санкт-Петербурга, и могу сказать, что это очень удобно, комфортно, не испытываешь никакой усталости!»

И автолюбители, и грузоперевозчики уже активно пользуются новой дорогой, и отзывы о ней на сегодняшний день только положительные. Сегодня по трассе в среднем проезжает более 15 тыс. автомобилей в сутки. Со временем интенсивность движения, безусловно, будет расти.

Стоит добавить, что недавно по итогам общественного голосования дороге М-11 было присвоено имя, близкое петербуржцам, – «Нева».