

# ТРАССА «ТАВРИДА» – НОВЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ КРЫМА

В Республике Крым 27 августа 2020 года – на несколько месяцев раньше намеченного срока – было открыто движение по четырехполосной трассе «Таврида» от Керчи до Севастополя. В церемонии открытия принял участие глава государства Владимир Путин.



Президент лично убедился в качестве покрытия трассы, проехав за рулем автомобиля по участкам новой дороги. В пути его сопровождали министр транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих и главный технолог крымского строительного управления АО «ВАД» Андрей Волков. Владимир Путин в ходе поездки отметил, что трасса «Таврида» должна стать не просто сквозной дорогой, а основой развития полноценной транспортной сети полуострова.

«Чтобы связать эту скоростную магистраль с южным берегом Крыма, необходимо построить и реконструировать целый ряд подходов. В ближайшие четыре года должно быть реконструировано и построено более 190 км автомобильных дорог. Думаю, что всем дорожникам работы хватит», – прокомментировал Евгений Дитрих. Говоря об уровне построенной трассы, министр транспорта Рос-

сийской Федерации подчеркнул следующее: «Когда подводишь итоги больших строек, причем качественно выполненных, всегда вспоминается, как это было, как это начиналось. И могу сказать, что в Крыму дорожники потрудились очень плотно, очень мощно, очень результативно», – сказал он. «Твердая пятерка», – резюмировал Евгений Дитрих, ответив на вопрос журналистов о качестве проделанной работы.

На торжественном мероприятии, посвященном пуску движения по новой трассе, Владимир Путин, поздравив дорожников с завершением строительства, высказал в их адрес слова искренней благодарности. «Другой уровень... Современный объект, по-настоящему, удобный, красивый», – так оценил дорогу президент страны.

Многие из участников строительства трассы были удостоены высоких ведомственных наград.

В ходе церемонии награждения глава Республики Крым Сергей Аксенов, приветствуя строителей дороги, сказал: «Для Крыма «Таврида» – это дорога жизни, один из ключевых объектов транспортной инфраструктуры нашего полуострова и всего Юга России. Она соединяет в единую логистическую систему Крымский мост, Керчь, Симферополь и Севастополь, обеспечивает выход на основные туристические регионы и надежную связь с сетью федеральных дорог. Разумеется, Крымский мост снял ряд инфраструктурных ограничений, однако добраться до Симферополя и Севастополя было достаточно проблематично. Открытие трассы значительно разгрузит поток и создаст дополнительные условия для улучшения логистики перевозки грузов, для легкой доступности крымских городов».

Одной из отличительных особенностей «Тавриды» стали беспрецедентно короткие сроки ее строительства. В этом, по словам министра транспорта Республики Крым Сергея Карпова, колоссальная заслуга руководства и работников компании «ВАД». Также министр отметил следующее: «Данное достижение не повод останавливаться. Нам предстоит еще многое сделать: создать инфраструктуру вдоль трассы «Таврида», а также повысить транспортную доступность городов полуострова, чтобы жители и гости Крыма смогли добраться в любую точку региона, сэкономив свое время и деньги».

...А все началось с мая 2017 года, когда ГКУ РК «Служба автомобильных дорог Республики Крым» был подписан с АО «ВАД» исторический контракт, давший старт строительству автоподхода



к транспортному переходу через Керченский пролив – Крымскому мосту. Подход необходимо было построить к моменту запуска движения транспорта по автомобильной части моста, и дорожники обеспечили возможность запуска движения по автоподходу к установленному сроку. Таким образом, у российского Крыма появилась первая современная дорога категории IV, общая протяженность которой составила 8,6 км.

Однако имеющаяся на тот период автодорожная сеть Крыма не была готова принять на себя в разы увеличившийся поток транспорта. Старая дорога к Южному берегу Крыма, представляющая собой двухполосную трассу с неразделенными встречными потоками движения, проходила через населенные пункты полуострова и имела ограниченную пропускную способность. Покрытие дороги трудно было назвать удовлетворительным. Путь по трассе Керчь – Феодосия – Симферополь часто занимал у водителей семь-восемь часов и не отвечал требованиям безопасности дорожного движения.

Эти и другие транспортные проблемы текущими ремонтами существующей дороги решить не представлялось возможным. Поэтому при разработке феде-

ральной целевой программы развития Крыма в приоритетные планы вошло строительство новой четырехполосной транспортной магистрали от Керчи до Севастополя, идущей в обход населенных пунктов.

Заказчиками строительства и реконструкции автомобильной дороги Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь стали ГКУ РК «Служба автомобильных дорог Ре-

спублики Крым» и департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Севастополя. Единственным исполнителем работ по строительству автомобильной дороги «Таврида» правительством Российской Федерации была определена компания «ВАД».

Дорога запроектирована с учетом крымского рельефа и геологии; при подготовке к строительству уделялось огромное внимание







специализированных субподрядных организаций.

По причине нехватки в Крыму дорожно-строительных материалов, в частности асфальтобетона, вдоль строящейся трассы «Таврида» было установлено пять высокопроизводительных асфальтобетонных заводов, оборудованных современной лабораторной службой для контроля качества продукции. Необходимое оборудование, материалы и конструкции на полуостров доставлялись с материка. С начала работ на «Тавриде» сразу же была задействована самая передовая специализированная техника.

Строительство трассы «Таврида» было разделено на две очереди и включало семь этапов, шесть из которых проходили по территории Республики Крым от Керчи до административной границы Бахчисарайского района с Севастополем. Седьмой этап – это полностью севастопольский участок.

Дорожные работы подразделялись на этапы реконструкции старых участков дороги, а также на этапы строительства, где трасса шла по новому направлению в обход населенных пунктов. Реконструкция включила в себя строительство двух новых полос параллельно существующей дороге. По окончании строительства новой двух-

сохранению уникального природного ландшафта полуострова, а также его природных и исторических ценностей. Начавшиеся дорожные работы на трассе привели к настоящему археологическому буму: изысканий такого масштаба в Крыму не проводилось никогда (подробнее об этом можно узнать из книги «Таврида – дорога будущего», выпущенной к открытию трассы). Протяженность фронта охранно-спасательных археологических работ вдоль будущей дороги «Таврида» составила более 200 км.

Уникальными находками были отмечены все этапы строительства трассы.

Для качественного и своевременного исполнения государственного заказа генподрядчиком были привлечены специалисты из разных регионов России. Из 2200 человек, работающих на строительстве главной дороги Крыма, половину составили жители полуострова. С целью производства на строящемся объекте отдельных видов и комплексов работ было задействовано несколько



полосной трассы старая дорога практически полностью разбира-лась, а на ее месте строились еще две полосы «Тавриды».

Новое строительство связано со вторым и третьим этапами, где дорога идет в обход Феодосии, Старого Крыма и Белогорска, а также пятым этапом, который полностью проходит по Симферопольскому району, огибая столицу полуострова с северного и западного направлений. К новому строительству был отнесен и седьмой этап – севастопольский. Уже в процессе строительства «Тавриды» была запланирована реализация восьмого этапа, вошедшего в Федеральную целевую программу «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года». Этот участок работ, не включенный ранее в проект, в скором будущем продлит трассу до автодороги Ялта – Севастополь.

Работы развернулись на всем протяжении «Тавриды», однако основные производственные силы были брошены на участки, строящиеся в рамках первой очереди.

Трасса сооружалась с небывалым размахом: подобных масштабов дорожного строительства Крым еще не видел. Темпы и объемы строительства трассы «Таврида» действительно впечатляли. Общий объем грунта, который нужно было переместить, исчислялся миллионами кубических метров. Надо сказать, что неоднородность крымских грунтов преподнесла дорожникам немало сюрпризов, ведь даже в тех местах, где по данным инженерно-геологических изысканий был отмечен обычный грунт (глина, суглинок, известняк для разработки), порой встречались большие массивы скальных пород, которые приходилось дробить гидромолотами. А чего стоили задачи, связанные с переносом инженерных коммуникаций, линий электропередач, магистральных газопроводов!

За три предновогодних дня, с 29 по 31 декабря 2018 года, для рабочего движения автотранспор-



та поэтапно был открыт участок двухполосной трассы от Керчи до Симферополя, относящийся к первой очереди строительства. Новый 190-километровый участок трассы «Таврида» уже тогда разгрузил транспортный поток от Крымского моста до столицы полуострова, обеспечив комфортный проезд без пробок и вынужденных остановок в населенных пунктах.

В рамках реализации второй очереди строительства автодороги Керчь–Феодосия–Белогорск–Симферополь – Бахчисарай – Севастополь компанией «ВАД» было реконструировано две полосы от Керчи до Симферополя и построено четыре полосы трассы от Симферополя до Севастополя, включая обход столицы Республики Крым. Работы на всех этапах строительства осуществлялись одновременно и в круглосуточном режиме. Самым небольшим по протяженности (13,25 км), но одним из сложнейших в плане производства работ – из-за особенностей рельефа и геологии местности – стал седьмой этап.

Один за другим появлялись в теле дороги мостовые сооружения и надземные пешеходные переходы. А там, где дорога была проложена в непосредственной близости

к населенным пунктам, устанавливались шумозащитные экраны. В январе 2020 года общая готовность трассы составила уже 85%, а в марте на «Тавриде» началась масштабная укладка третьего, верхнего слоя покрытия. К началу апреля на пятом этапе «Тавриды» было завершено переустройство всех веток газопровода, что позволило дорожникам приступить к устройству земляного полотна в районе сел Дубки и Ключи Симферопольского района. Уже через несколько дней на этом участке была произведена отсыпка щебеночно-песчаного основания.

В середине апреля дорожники сомкнули последний разрыв основного хода «Тавриды» от Керчи до Симферополя, уложив два слоя асфальтобетона в районе села Мазанка Симферопольского района. Тогда же была завершена укладка финишного слоя асфальтобетона на втором и третьем этапах трассы – от поселка Приморский до Белогорска. Протяженность этого участка составила 85 км. На седьмом этапе трассы, на границе Крыма и Севастополя, 16 апреля вадовцы открыли движение по развязке у села Верхнесадовое. Буквально через неделю была завершена укладка верхнего слоя покрытия по двум полосам трассы «Таврида» на первом этапе: от ав-





топодхода к Крымскому мосту до поселка Приморский под Феодосией. Движение на готовые правые полосы (в направлении Приморского) было перепущено 9 мая.

В середине мая дорожники приступили к укладке асфальтобетона на самом протяженном путепроводе трассы «Таврида», расположенном у села Железнодорожное Бахчисарайского района. Тогда же началась укладка верхнего слоя покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона по левой стороне трассы на участке от автоподхода к Крымскому мосту до поселка Приморский. К началу июня были уложены все три слоя асфальтобетона на первом этапе трассы «Таврида», проходящем через Ленинский район.

Буквально через неделю завершилось и строительство участка протяженностью 640 м к селу Донское, с дополнительной правой полосой для поворота к путепроводу над трассой «Таврида». Готовность трассы от Керчи до Белогорска позволила 30 июня 2020 года открыть здесь рабочее движение по всем четырем полосам.

К строительству и реконструкции трассы предъявлялись самые

высокие требования. В процессе работ на «Тавриде», проложенной с учетом всех современных стандартов дорожного строительства, широко применялись инновационные решения, технологии и методы. Ведь перед дорожниками стояла задача обеспечить высокую пропускную способность, капитальность и надежность искусственных сооружений, ровность и долговечность дорожного покрытия.

Покрытие дороги полностью выполнено из асфальтобетона, запроектированного по наиболее современной методологии объемно-функционального проектирования состава смеси, наиболее полно учитывающей климатические условия района строительства и высокую транспортную нагрузку. До этого в России технология отработывалась лишь на небольших опытных участках. Таким образом, Крым стал первым регионом России, где эта передовая технология была применена в таком большом масштабе.

Нужно добавить, что строительство дороги завершалось в режиме удвоенной ответственности – причиной тому стали ограничительные меры, связанные с распространением коронавирус-

ной инфекции. Дорожники, чья работа отнесена к непрерывному циклу производства, продолжали трудиться, строго соблюдая все необходимые профилактические меры. Компания «ВАД» ввела на своих объектах усиленный контроль состояния здоровья сотрудников. Даже пандемия не стала препятствием для дорожных строителей.

К середине лета общая завершенность трассы уже составляла 92%, а 20 июля на «Тавриде» было открыто движение по четырем полосам от Белогорска до Симферополя. И уже к сентябрю 2020 года на трассе были завершены все строительные-монтажные работы, проведено благоустройство и озеленение полосы отвода. Движение по четырем полосам дороги было открыто!

Однако нужно добавить, что официальным вводом объекта в эксплуатацию может считаться только тогда, когда будут улажены необходимые формальности, связанные с приемкой трассы. И до этого события осталось совсем немного, ведь оно намечено на декабрь 2020 года. После, уже в 2021 году, трасса «Таврида» будет передана в федеральную собственность.

До декабря текущего года дорожникам предстоит выполнить финальные объемы работ, включая оборудование надземных пешеходных переходов, остановок общественного транспорта, площадок для отдыха. Вскоре подойдет к концу и монтаж шумозащитных экранов у населенных пунктов, а также завершится благоустройство полосы отвода на всем протяжении дороги. На седьмом, севастопольском, этапе трассы в настоящее время заканчивается установка шарнирной сетки на столбы, расположенные вдоль дороги. Такая конструкция предотвратит выход на дорогу диких животных.

Строители четырехполосной трассы «Тавриды» справились с огромным масштабом работ в рекордные сроки, несмотря на ряд непредвиденных обстоятельств, из-за чего приходилось прибегать к корректировке проекта, находя новые, оптимальные решения. Так, например, полной неожиданностью для строителей стала сенсационная находка – карстовая пещера под основным ходом трассы в районе Зуи.

Учитывая уникальность объекта, специалистами было принято решение построить над пещерой монолитную железобетонную плиту на свайном фундаменте, установить подпорные стены и, во избежание оползневых процессов, произвести укрепление откосов. Поверх плиты длиной 130 м и толщиной 1 м и прошла дорога. Выбранное решение оказалось оптимальным для сохранности пещеры.

Вся автодорога «Таврида» имеет по две полосы движения в каждом направлении, и без учета восьмого этапа включает в себя 123 искусственных сооружения (мосты и путепроводы) и 18 разноуровневых транспортных развязок. Самым длинным искусственным сооружением на трассе стал путепровод, находящийся недалеко от сел Железнодорожное, Тургеневка, Танковое и Сирень в Бахчисарайском районе. Путепровод состоит из двух частей,

каждая из которых имеет длину около 388 м и включает в себя по семь пролетов длиной 68,72 м. А самым высоким из мостов на «Тавриде» является четырехпролетное мостовое сооружение через реку Мокрый Индол – максимальная высота его опор составила 15,5 м.

Современная и красивая трасса «Таврида», проложенная в обход крупных городов, населенных пунктов и заповедных зон, позволила исключить проезд через них большегрузного и транзитного транспорта и, соответственно, загрязнение воздуха в курортных районах Крыма.

Дорога обеспечила на самом высоком уровне комфорт и безопасность всем ее пользователям – и местным жителям, и автопутешественникам. «Таврида» не имеет пересечений дорог в одном уровне и наземных пешеходных переходов, поэтому на ней отсутствуют светофоры; в тех местах, где это необходимо, построены надземные пешеходные переходы. Для того чтобы защитить от дорожного шума жителей сел, расположенных вблизи трассы, вдоль нее было установлено около 58 тыс. пог. м акустических экранов из звукопоглощающих и звукоизолирующих панелей высотой 3–4 м.

В тех местах, где трасса проходит вблизи населенных пунктов, а также на всех искусственных сооружениях – развязках, мостах, надземных пешеходных переходах и путепроводах – смонтированы мачты наружного освещения. На неосвещенных участках дороги установлены знаки со светоотражающей поверхностью, нанесена разметка из термопластика с высокими световозвращающими показателями; на барьерном ограждении установлены катафоты, что позволяет автомобилистам максимально комфортно и легко ориентироваться на трассе в темное время суток.

Барьерное ограждение, один из необходимых элементов, обеспе-

чивающих безопасность дорожного движения, смонтировано вдоль всей трассы. Общая протяженность таких конструкций на «Тавриде» превысила 700 км.

Трасса, связавшая полуостров с федеральными автодорогами, ведущими в Москву и Санкт-Петербург, соединила шесть крупных городов Республики Крым, а также 43 населенных пункта, разгрузив старые дороги полуострова. Что касается проезда по всей трассе – от Керчи до Севастополя (а это более 250 км пути), то по времени он занимает теперь менее трех часов, причем с невиданным комфортом!

...Добавим, что генподрядной организацией (АО «ВАД»), досрочно осуществившей запуск движения по четырем полосам «Тавриды» 27 августа 2020 года, буквально через две недели после этого события был сдан и еще один крупный объект, находящийся уже на северо-западе нашей страны. Речь идет о заключительном этапе четвертого пускового комплекса обхода Вологды, в рамках которого была построена 17-километровая четырехполосная дорога категории 1Б.

Дорога включила в себя три двухуровневые развязки, два моста через реки Шограш и Содима протяженностью 140 м и 6 путепроводов. На всем ее протяжении установлены опоры освещения и барьерное ограждение, а вблизи населенных пунктов возведены шумозащитные экраны.

Наряду со строительством четвертого пускового комплекса дорожники капитально отремонтировали переданные в федеральную собственность все предыдущие участки обхода города. Не это ли еще один показатель высочайшего строительного мастерства?

**Светлана Пичкур**

*Редакция журнала «ДД» благодарит компанию «ВАД» за предоставленные комментарии и фотоматериалы.*