

дорожное строительство тенденции

Сервис вдоль трассы

Федеральные дороги станут комфортными и привлекательными для туризма. Министерство транспорта РФ одобрило Концепцию развития объектов придорожного сервиса, представленную Росавтодором. Инициатива властей призвана обеспечить водителей и их пассажиров местами для комфортного отдыха, покупок и технического обслуживания.

— бизнес —

Status quo

Мониторинг размещения объектов дорожного сервиса на федеральных трассах показал: существует серьезная проблема в бессистемном создании пунктов торговли, питания и отдыха. Последствия неравномерного распределения сервисных зон напрямую влияют на комфорт и безопасность автомобилистов.

К примеру, на трассе Р-297 «Амур» Чита—Хабаровск на каждые 260 км дороги приходится лишь одна станция техобслуживания, а мотели расположены только вдоль трассы в Еврейской автономной области. Кроме того, на автодороге полностью отсутствуют автомобильные мойки. По расчетам экспертов, для полного обустройства трассы «Амур» объектами дорожного сервиса в соответствии с действующими нормативными требованиями необходимо дополнительно ввести в эксплуатацию один комплекс АЗС в Амурской области, а также открыть 9 станций техобслуживания, 5 пунктов общепита, 4 мотеля и 22 площадки для отдыха.

По данным Росавтодора, на сегодняшний день около 40% объектов придорожного сервиса на федеральных дорогах не оборудованы необходимыми парковочными местами, только 15% имеют стоянки для грузовых автомобилей. Согласно исследованию ФГУП «РосдорНИИ», стихийные и зачастую незаконно размещенные объекты стали превращаться в очаги аварийности. Ситуацию усугубляют устаревшие нормативы и отсутствие четкой законодательной базы для создания современных многофункциональных центров придорожного сервиса.

«Существующие объекты вдоль федеральных дорог не отвечают реальным потребностям пользователей. Они размещены бессистемно, не регламентированы по набору и качеству оказываемых на их территории услуг, часто становятся серьезной угрозой безопасности дорожного движения», — отмечает начальник управления земельно-имущественных отношений Росавтодора Юрий Лахин.

Представители бизнес-сообщества, в свою очередь, отмечают проблемы в необходимости значительных первичных затрат на обеспечение земельных участков и объектов сервиса инженерными коммуникациями. Также обременительным для предпринимателей являются строительство и реконструкция подъездов, съездов и примыканий к автомобильным дорогам. Мешает развитию и отсутствие нормативно-правового регулирования вопросов привлечения средств частных инвесторов при проектировании, строительстве и эксплуатации многофункциональ-

ных сервисных зон на условиях государственно-частного партнерства.

Методы работы

Для того чтобы изменить ситуацию и комплексно подойти к развитию сети объектов дорожного сервиса вдоль федеральных трасс, при Росавтодоре была создана специальная рабочая группа. В ее состав вошли сотрудники структурных подразделений дорожного агентства, а также специалисты Минтранса РФ и ГК «Автодор».

Для выработки максимально эффективных решений при рабочей группе начал работу экспертный совет из профессиональных и общественных объединений: общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России», Российской автомобильной федерации, НП «Гильдия управляющих и девелоперов», Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, НП «Федерация реставраторов и отельеров», Российского топливного союза, Российской ассоциации франчайзинга.

Перед экспертами была поставлена задача — разработать единую программу развития объектов дорожного сервиса в России.

«Пользователь федеральной дороги должен иметь возможность воспользоваться всеми необходимыми услугами независимо от того, по территории какого региона он едет. При этом плотность обустройства объектов сервиса не может зависеть только от количества населения. Не должно быть участков протяженностью несколько сотен километров, на которых отсутствуют сервисные центры даже с минимальным набором услуг. В этом и заключается наша цель — обеспечить системный и равномерный подход», — отмечает Юрий Лахин.

В результате нескольких месяцев интенсивной работы осенью 2013 года Росавтодор сформировал «Концепцию развития объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения».

Документ утвержден Минтрансом РФ и предусматривает внесение изменений в действующее законодательство в части наделения Росавтодора полномочиями, обеспечивающими системное развитие многофункциональных сервисных зон. Кроме того, на базе дорожного агентства будет сформировано «единое окно» по взаимодействию с потенциальными инвесторами.

Закон и дороги

Как отмечают в Федеральном дорожном агентстве, полноценное развитие придорожного сервиса невозможно без внесения изменений в действующую нормативную базу. В частности, Росавтодор не наделен полномочиями, связанными со строитель-



ством, реконструкцией, капитальным ремонтом объектов дорожного сервиса в границах полосы отвода и придорожной полосы.

«Все федеральные дороги вне зависимости от того, кто ими управляет, должны развиваться одинаково», — говорит Юрий Лахин. — Росавтодору не хватает полномочий по созданию необходимой инфраструктуры для тех, кто заинтересован в работе по предоставлению качественных услуг пользователям дорог. Мы намерены создавать условия для эффективной работы участников рынка придорожного сервиса, для привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры».

По словам эксперта дорожного агентства, изменения прежде всего должны коснуться закона №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации».

От Калининграда до Владивостока

В Росавтодоре готовятся к созданию единых стандартов размещения объектов придорожного сервиса. Кроме того, в ведомстве приступили к разработке Генеральной схемы точечного развития многофункциональных зон для обслуживания водителей и их пассажиров. «Дорожная карта» будет сформирована к апрелю 2014 года. В нее войдут все федеральные трассы: от Калининграда до Владивостока.

«Это позволит ликвидировать стихийность возникновения сервисных объектов, обеспечит системный подход к обустройству федеральных автодорог с помощью современных стандартов, а также сделает многофункциональные зоны опорными точками экономического развития в отдаленных населенных пунктах и регионах», — поясняет Юрий Лахин.

Очевидно, что в качестве потенциальных партнеров дорожники в первую очередь рассматривают операторов АЗС, нефтяные и топливные холдинги. Впрочем, у каждой такой компании есть своя инвестиционная программа, и она зачастую не совпадает с планами по обустройству федеральных дорог на всей территории страны.

Не все участки федеральных трасс привлекательны бизнесу с точки зрения потенциальной прибыли. Однако по нормативам обустройства федеральных дорог полноценные объекты сервиса должны быть не только на трассе Москва—Санкт-Петербург, но и на дорогах Дальнего Востока, Сибири, магистралах, проходящих среди тундры и тайги. Поэтому Росавтодор намерен использовать различные механизмы формирования экономически интересных проектов для

инвесторов. В первую очередь это развитие государственно-частного партнерства. Также к поддержке предпринимателей должны подключиться региональные власти.

«Нами рассматриваются возможности предоставления государственных гарантий по кредитам, установление льготных периодов налогообложения, предоставление субсидий на присоединение к автомобильным дорогам и инженерную подготовку территорий, упрощенная процедура подключения к инженерным сетям и другим», — объясняет Юрий Лахин.

Другая проблема — это определенная зависимость сервисных зон от операторов АЗС. Ведь именно заправка может стать якорем для развития типовых проектов. Однако в Росавтодоре планируют отказаться от этого стереотипа. Сегодня на российских федеральных трассах есть примеры экономически эффективных многофункциональных комплексов дорожного сервиса, в составе которых вообще нет заправок. Поэтому в рамках реализации Концепции планируется разработка нескольких типовых центров придорожного сервиса: от объекта с минимальным набором услуг до многофункционального комплекса.

Планы на будущее

Работа по созданию первых «образцовых» сервисных зон на федеральных трассах начнется в 2014 году. В качестве территорий для реализации пилотных проектов выбраны Московская и Ленинградская области, Дальний Восток, а также стремительно развивающийся Краснодарский край.

В частности, с использованием существующей площадки для отдыха водителей на одном из участков петербургской кольцевой автодороги предлагается реализовать проект строительства многофункционального комплекса. Он будет включать в себя АЗС, станцию технического обслуживания, гостиницу, рестораны быстрого питания, небольшой торговый комплекс и иные объекты, в том числе парковки для легкового и грузового транспорта, а также туристических автобусов. Впрочем, это лишь один из возможных примеров того, как может развиваться придорожный сервис в будущем.

В результате реализации планов Росавтодора будет обеспечено создание опорных точек социально-экономического развития на малонаселенных территориях, увеличится количество рабочих мест в регионах, а также повысятся объемы бюджетных налоговых поступлений.

Леонид Лосев

Восстановление после стихии

— катаклизмы —

Аномальный паводок на Дальнем Востоке, начавшийся в конце июля, причинил ущерб не только жилым домам, школам, больницам и другим общественно значимым зданиям. Стихия разрушила сотни километров автомобильных дорог (всего 180 км федеральных трасс), были уничтожены подъездные пути к мостам. В некоторых местах участки дорог были смыты полностью.

Про воду

Начался паводок в Якутии. Шли продолжительные дожди, а в самом конце июля в течение двух суток выпала двухмесячная норма осадков. В результате на федеральной трассе «Кольма», которая проходит через Якутию, образовались размыты на участках протяженностью более чем 200 км.

«Представьте, какими были массы воды, если напором изпод полотна трассы вырвало полсотни бетонных водопропускных труб метрового диаметра», — рассказывает глава Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, проехавший по разрушенным участкам трассы «Кольма» в период бедствия. — Если бы ремонтники не успели вовремя, в местах прорыва могли образоваться колоссальные размыты и мы потеряли бы дорогу».

Большинство мостов устояло, но подходы к ним были разрушены, поскольку вода уносила переходные плиты с подъездных путей. Так что движение вынуждено прерывалось. При этом начать восстановительные работы сразу зачастую было невозможно: уровень воды был настолько высоким, что приходилось ждать, пока он спадет. Однако дорожникам удалось справиться с трудностями и обеспечить безопасный проезд транспорта.

Про людей

В Росавтодоре почувствовали угрозу дорожной инфраструктуре еще до того, как в регионах Дальнего Востока был объявлен режим чрезвычайной ситуации, и ввели его на федеральной сети немного раньше. В результате принятых мер в зоне паводка дорожникам удалось обеспечить движение автотранспорта по всем дорогам федерального значения без ограничений.

Под руководством заместителя руководителя Федерального дорожного агентства Игоря Астахова был создан оперативный штаб для ликвидации последствий стихийного бедствия. Везде, где это возможно, дорожные организации работали круглосуточно.

После совещания правительственной комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности в Биробиджане было принято решение сформировать рабочие группы Росавтодора с тем, чтобы помочь субъектам оценить и освидетель-

ствовать масштабы подтопленных и разрушенных не только на федеральных трассах, но и на региональных и местных дорогах.

В рабочие группы вошли как сотрудники центрального аппарата Росавтодора и подведомственных ему учреждений, так и представители субъектов РФ, муниципальных проанализировать ситуацию на местах, оценить ущерб, нанесенный продолжительными ливневыми дождями автодорогам федерального, регионального и местного значения в Амурской и Магаданской областях, Приморском и Хабаровском краях, Еврейской автономной области, Республике Саха (Якутия).

Про цифры

Такого наводнения в этих краях не было никогда. Итоговый ущерб, нанесенный паводком, значительно выше, чем предполагалось вначале.

Некоторые регионы столкнулись с несколькими волнами паводка: весной и в июле—августе. «Федеральную сеть мы удержали без особых потерь», — рассказывает Игорь Астахов. — А вот с региональными, муниципальными дорогами ситуация гораздо сложнее. Эта сеть более протяженная, а у субъектов нет столько ресурсов, чтобы оперативно выполнять ремонтные работы».

Больше всего дорог было разрушено в Амурской области. Здесь от паводка пострадало 862 км. В Республике Саха (Якутия) — 209 км, а в Хабаровском крае вода уничтожила 280 км дорожного полотна. Кроме того, пострадали дороги в Еврейской автономной области. Всего, по предварительным подсчетам, подверглось разрушению около 1,5 тыс. км дорог.

Про деньги

Для восстановления федеральной, региональной и муниципальной дорожных сетей в Дальневосточном федеральном округе потребуется в общей сложности около 35 млрд руб.

Работы разделены на три этапа. Первый этап включает аварийно-восстановительные работы на участках дорог, подвергшихся разрушению, а также обеспечение проезда автотранспорта по ним. Как подчеркивают дорожники, крайне важно было до наступления морозов отвести воду от земляного полотна, расчистить кюветы, водопропускные трубы, укрепить водотоки.

Второй этап — восстановление дорог до того состояния, в котором они были перед паводком. Эти работы в соответствии с принятыми решениями должны быть завершены к октябрю 2014 года. По подсчетам специалистов, затраты первого и второго этапов составят около 6–6,5 млрд рублей.

На этапе реконструкции и капитального ремонта (это долгосрочная программа) затраты могут составить около 28 млрд руб.

Марта Савенко

Село открытого доступа

— территории —

Для жителей российских сел и поселков развитие инфраструктуры — острая необходимость. Вместе с новыми дорогами федеральные и региональные власти стремятся обеспечить такие населенные пункты не только транспортными связями, но и возможностью бесперебойного завоза товаров и грузов, регулярным предоставлением социальных услуг. Татарстан — один из тех регионов, где под контролем Росавтодора активно реализуется программа мероприятий по строительству дорог с твердым покрытием к сельским поселениям.

Социально значимые подъезды

«В последние годы, как и по всей России, в Татарстане происходит сокращение количества жителей в поселках и деревнях. Одна из причин — отсутствие подъездных автомобильных дорог с усовершенствованными типами покрытий. С исчезновением населенных пунктов забрасываются или резко теряют продуктивность прилегающие сельскохозяйственные угодья, что является одной из причин деградации агропромышленного комплекса», — отмечает министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Ленар Сафин.

По данным министра, в настоящее время не имеют круглогодичной связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием 749 населенных пунктов. Протяженность грунтовых дорог и подъездов к сельским поселениям составляет более 1900 км. Потребность в финансовых средствах для соединения всех сел республики подъездами с твердым покрытием составляет порядка 35 млрд рублей.

«В решении данной задачи реальную помощь оказывает федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Если до 2010 года ежегодно обеспечивалось транспортным сообщением в среднем 24 населенных пункта, то в 2011–2012 годах эта цифра возросла до 122. В том числе 56 объектов построены за счет федеральных субсидий», — отмечает Ленар Сафин.

За текущий год новые подъездные дороги появились в 43 населенных пунктах Татарстана. При этом 28 из них были построены в рамках софинансирования из федерального бюджета в размере 640 млн рублей.

Региональные власти Татарстана, как это уже принято, пошли дальше рамок, оговоренных федеральной программой. За счет средств, дополнительно выделяемых республикой, дороги прокладывают не только до границ населенных пунктов, но и в самих селах, до социально значимых объектов — школ, больниц, центральных площадей, на выбор жителей. Таким образом, общие затраты республиканского бюджета составили 750 млн рублей.

Полное покрытие

По собственной инициативе в Татарстане также разработан и внедрен специальный стандарт «Проектирование сельских автомобильных дорог в Республике Татарстан», призванный снизить общую стоимость строительства подъездных путей. Данное требование распространяется на дороги с низкой интенсивностью движения — менее 100 автомобилей в сутки. Как объясняют в Минтрансе республики, подразумевается применение облегченных и переходных типов покрытия по нормативам V технической категории с мак-

симальным использованием местных строительных материалов. Это, к примеру, щебеночно-песчаные смеси, щебень, шлакоковый щебень, однослойные асфальтобетонные покрытия. Новому стандарту также присуще разделение на подкатегории Va, Vb и Vv, предназначенные, соответственно, для соединения малых населенных пунктов с территориальными дорогами, для прохода по населенным пунктам и обеспечения подъезда к фермерским хозяйствам или сельскохозяйственным комплексам.

«Помню прекрасно, как мы раньше на командировку в Казань тратили по трое суток, а в райцентр за 40 км добирались по четыре часа», — рассказывает Андрей Степанов, глава администрации села Теньковского Камско-Устьинского района РТ. — Еще три года назад скорую помощь тащили пожарными машинами, а сейчас до нас можно добраться хоть на велосипеде». К Теньковскому 2 км дороги проложили в этом году, причем довели ее до центра села (правда, от границы до центра — щебенка, видимо, потому самому новому стандарту).

По словам главы села, вместе с дорогой в селе Теньковском начали приходить и благоустройство, и новые инвесторы. Если раньше из-за сложности поставки товаров планиро-



вали закрыть даже единственный магазин, то сейчас предприниматели выкупили и включили в черту населенного пункта 68 га близлежащих земель под строительство дачных домов. Кроме того, после строительства дорог начали делать и реконструкцию уличного освещения (в селе уже заработало 30 фонарей), и новые электросети.

В селе Ясашно-Барышево Апастовского муниципального района до строительства подъ-

КАК ВЫПОЛНЯЕТСЯ ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА СЕЛЬСКИХ ДОРОГ

Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» предусматривает строительство дорог с твердым покрытием более чем к 2,7 тыс. наиболее крупных населенных пунктов с общим количеством жителей около 1 млн человек.

При этом Росавтодора в 2011 году такими подъездами соединены 210 населенных пунктов. В 2012 году в эксплуатацию введено 469 км авто-

мобильных дорог — подъездов с твердым покрытием к сельским поселениям. Таким образом, было соединено с дорожной сетью общего пользования 232 населенных пункта с населением около 80 тыс. человек. В период 2013–2015 годов аналогичной транспортной связью будет обеспечено еще 830 населенных пунктов (в том числе 250 поселков и сел в 2013 году).

ездной дороги ближайшая точка сообщения с внешним миром была почти за 1,5 км. Там же были парковка для автомобилей (конечно, никем не охраняемая) и остановка, от которой отходил школьный автобус. Добраться до дороги можно было только пешком. Прошло всего несколько месяцев, как открыли подъездную дорогу, и, по словам главы поселения Рузия Низамовой, оживление в селе уже чувствуется. «Надеюсь, что свободные дома будут покупать горожане, ведь здесь чистая экологическая зона, родники, горы. Моя мечта — развивать у нас сельский туризм», — признается Рузия Низамова.

До конца 2015 года дорогами с твердым покрытием в Татарстане планируется соединить все населенные пункты, где проживает более 125 человек. По подсчетам специалистов, таких в республике остается 110 поселений.

Анна Шишкина