

ЕЩЕ В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ А начиналось все без малого 30 лет назад — в 1984 году, именно тогда стартовало строительство бессветофорного дублера трассы в Московской области. К 1990 году были построены и сданы в эксплуатацию два пусковых комплекса в Домодедовском районе Московской области протяженностью 18,4 км.

Это строительство возобновилось лишь через семь лет, и в 1999 году были сданы в эксплуатацию 72 км новой дороги. Здесь на разных участках организовано от четырех до восьми полос движения. Кстати, объезд села Хлевное в Липецкой области длиной около 20 км, построенный в конце 1998 года, стал первым в современной истории дорог России платным участком. Через год в Московской и Тульской областях были введены в строй еще 63 км трассы.

Реконструкция автодороги на всем протяжении продолжилась и в новом тысячелетии. В результате большая часть магистрали получила раздельное барьерное ограждение либо полосы безопасности на проезжей части, пересечения с другими дорогами сделали разноуровневыми, а длина участков с ночным освещением увеличилась. В 2009 году были построены обходы города Богородицк в Тульской области, города Богучар и села Верхний Мамон в Воронежской области, включая новый мост через Дон, и других населенных пунктов.

ДОРОГА ЖИЗНИ В мае 2010 года трассу передали в доверительное управление государственной компании «Автодор», и уже через полгода тот самый участок около Хлевно продлили до Задонска, увеличив, таким образом, его длину до 50 км. В том же году сдали в эксплуатацию обход города Ефремов в Тульской области — это 35,8 км пути со скоростным режимом до 100 км/ч.

В 2011 году был закончен 56-километровый участок в обход города Елец в Липецкой области, значение которого трудно переоценить. По словам главы липецкой областной администрации Олега Королева, прежняя дорога, проходившая через Елец, много лет именовалась дорогой смерти. В автомобильных авариях ежегодно здесь погибали до 300 человек.

В этом же году завершилось строительство еще одного участка протяженностью 25 км — это обход деревни Яржино в Липецкой области. С этого момента от Москвы до Воронежа вся трасса М4 «Дон» стала как минимум двухполосной в каждую сторону.

Еще четыре объекта были введены в строй в 2012 году, среди них — транспортная развязка в Ростовской области, соединившая федеральную трассу с Северным обходом Ростова-на-Дону. В состав этого объекта входит путепровод протяженностью 99 м. Кроме того, были реконструированы участки в Ростовской области, с 801-го по 808-й км, в Краснодарском крае, от границы с Ростовской областью до станции Павловская, с 1171-го по 1185-й км, и самый длинный в этом году 34-километровый участок в Воронежской области, с 599-го по 633-й км.

В 2013 году помимо двух уже упоминавшихся участков, обходящих населенные пункты, госкомпания ввела в строй надземный пешеходный переход, расположенный на 533-м км трассы в селе Каширское Воронежской области. Еще один такой переход был построен вместе с обходом Воронежа на 497-м км автодороги. По словам строителей, этот объект уже во время возведения начал привлекать внимание жителей города и близлежащих сел, сюда стали приезжать фотографироваться молодожены. Декоративный элемент в виде корабля, расположенный в центре конструкции,

напоминает о том, что Воронеж является колыбелью русского военного флота. Переход спроектирован таким образом, что его легко могут использовать и велосипедисты, и молодые мамы с колясками.

ПРЕДВОСХИЩАЯ XXII ВЕК С течением времени дорожники начинают предъявлять к самим себе и, соответственно, к своим партнерам все более жесткие требования. «Сегодня в стадии проектирования находится 93-километровый участок в Ростовской области, от Каменск-Шахтинска до Новочеркасска, — рассказывает первый заместитель председателя правления государственной компании «Автодор» Игорь Урманов. — Его особенность состоит в том, что он запроектирован не по российским нормам, а по нормам Федеративной Республики Германия, так что, по сути дела, на участке с 933-го по 1024-й км мы получим тот самый знаменитый немецкий автобан».

Впрочем, и российские нормативы, даже те, что были утверждены в середине прошлого века, господин Урманов не критикует, а некоторыми даже восхищается. «Возьмем наш СНиП 1950-х годов по своим требованиям к геометрии автомобильной дороги, — говорит он. — Лучше его в мире до сих пор нет. Он предусматривает самые большие радиусы, вертикали, расстояния с точки зрения безопасности дорожного движения по видимости. Поэтому говорить о том, что он устарел, как-то неловко. Наоборот, мы в середине XX столетия, назначая такие параметры, может быть, шагнули в конце XXI века».

Правда, оговаривается далее господин Урманов, если по этому СНиПу запроектировать дорогу первой технической категории, то по стоимости она выйдет на треть дороже германского автобана. «Да, это будет лучшая дорога в мире, но вместо 3 км мы сможем построить только 2 км», — разводит он руками.

В Европе к дорожному строительству предъявляются более мягкие требования, и тем не менее с безопасностью движения все в порядке, напоминает глава «Автодора» Сергей Кельбах. Он сетует на то, что приходится тратить время на разработку специальных технических условий, которые могут адаптировать европейские нормы к российским. «Без этого мы никак не можем зайти в Главгосэкспертизу, чтобы получить добро на этот проект», — поясняет руководитель госкомпании.

НОВОЕ КАЧЕСТВО ОТДЫХА Объединив усилия с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков, «Опорой России» и представителями СМИ, государственная компания «Автодор» произвела мониторинг состояния объектов придорожного сервиса трассы. По его итогам более 50% существующих объектов были признаны некомфортными для использования, а еще 30% — не соответствующими требованиям законодательства.

А ведь придорожные мотели, кафе, сервисные станции — это выгодный бизнес, ведь клиентский поток на федеральной трассе не иссякает и зимой, а летом она и вовсе становится туристическим коридором, так что от желающих перекусить и отдохнуть отбоя нет. Но для того чтобы пользователь дорогой получил услугу на высоком уровне, нужны соответствующие долгосрочные вложения и понятные условия реализации проекта. Так появилась программа развития многофункциональных зон. «Всего на 1,5 тыс. км трассы М-4 „Дон“ разместится 46 двусторонних МФЗ», — рассказывает Сергей Кельбах. «Создание 35 из них уже начато, проведены открытые конкурсы. Остальные запустим в 2014 году».

УПРАВЛЕНЦЫ КАК РЕСУРС Сложности, постоянно возникающие при строительстве и реконструкции любой дороги, связаны с резервированием земель, прилегающих к будущей трассе. «Это бич не только нашей страны, — рассказывает министр транспорта России Максим Соколов. — Во всем мире, как только появляются планы развития масштабного государственного проекта, тут же находятся люди, которые скупают эти земли втридорога, а затем продают государству, понимая, что планы объявлены, бюджеты сформированы и деваться некуда».

Этому надо поставить заслон, в один голос говорят министр и глава госкомпании. «Хорошо бы, чтобы на территории всей страны действовал олимпийский закон», — мечтает министр Соколов. С прошлого года в рамках схемы территориального планирования, которая была утверждена правительством, появилась возможность заблаговременного резервирования земельных участков. Кроме того, мно-



БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ТРАССЫ «ДОН» ИМЕЕТ РАЗДЕЛИТЕЛЬНОЕ БАРЬЕРНОЕ ОГРАЖДЕНИЕ

гое зависит от консолидации усилий с региональными властями, замечает далее чиновник. «Благодаря их участию один из участков мы ввели в эксплуатацию на полтора года раньше намеченного срока», — отмечает Сергей Кельбах.

Игорь Урманов рассказывает, что для скорейшего решения проблем с землеотводом губернатор Воронежской области создал рабочую группу, которую возглавил один из его заместителей, Сергей Куприн. «У нас не было плановых заседаний, — вспоминает господин Урманов. — При возникновении любого вопроса, для решения которого было нужно участие членов этой группы, оперативно назначалось время собрания, приглашали всех заинтересованных, включая все службы: землеустроители, архитекторы, управление имуществом». Такой командный подход и высокая заинтересованность позволили серьезно сократить сроки строительства, и вместо 49 объект был построен за 29 месяцев.

ОТДАЛЕННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ Закончить превращение трассы М-4 в полноценную скоростную магистраль планируется к 2019 году. Среди работ по реконструкции и строительству новых участков — обход города Аксая с мостами через реку Дон с 1024-го по 1091-й км и уже упоминавшийся «немецкий» участок от Каменск-Шахтинска до Новочеркасска. «Думаю, что к середине 2014 года на этих двух проектах закончится стадия проектирования и они будут утверждены в установленном порядке», — говорит заместитель главы госкомпании.

Еще одно узкое место на М-4 будет ликвидировано в 2015 году благодаря строительству обхода города Усмань и села Рогачевка в Воронежской области. За право построить этот участок и затем эксплуатировать его на протяжении 21 года сейчас на открытом конкурсе борются два инвестора — ОАО «ДСК „Автобан“» и ООО «Трансстроймеханизация».

Сергей Кельбах рассказывает еще об одном участке в Краснодарском крае, который пока не обеспечен финансированием. «Он находится в районе перевала Молдовановский, где каждую зиму складывается очень тяжелая снежная обстановка. Это влечет за собой затруднение, а порой и остановку движения, нередко случаи гибели людей. Там всегда дежурит наша техника, которая помогает предотвратить коллапсы на дороге», — говорит глава госкомпании.

20-километровый участок серпантин мог бы срезать семикилометровый тоннель, на сооружение которого потребовалось бы около 65 млрд рублей. Проектные проработки тоннеля уже есть, и если удастся найти инвестора, то он будет включен в основную программу реконструкции федеральной трассы.

Некоторые объекты «Автодора» не просто становятся решениями наболевших проблем, но и генерируют развитие вокруг себя новых, более масштабных проектов. Так, комментируя открытие участка, построенного в обход Воронежа и включающего многоуровневые развязки, а также новый мост через реку Воронеж, министр транспорта РФ Максим Соколов обозначил этот фрагмент дороги как часть мощного логистического центра, который может быть сформирован в Воронеже. По словам чиновника, для этого есть все предпосылки. «Воронеж — крупнейший центр Центрального федерального округа после Москвы, город-миллионник. Безусловно, здесь должен быть создан крупный логистический центр. Это позволит получить совсем иное качество не только для самого Воронежа, но и всей транспортной системы страны», — сказал министр. ■