

ция двух участков с 52-го по 100-й км. В декабре 2022 года уже был введен в эксплуатацию отрезок с 47-го по 52-й км, получивший название Северного обхода Анапы. Работы на всех трех участках начались одновременно, в октябре 2018 года. Фактически это три этапа большого проекта Росавтодора по возведению единого скоростного транспортного коридора, связывающего федеральную трассу М-4 «Дон» с полуостровом Крым в обход крупных населенных пунктов. Как сообщал вице-губернатор Краснодарского края Игорь Галась, общая стоимость строительства Северного обхода Анапы составила 9,2 млрд руб.

Продолжается реконструкция моста через реку Фарс на км 72+711 федеральной трассы Р-217 «Кавказ» в Мостовском районе Краснодарского края. «Это важный инфраструктурный объект для жителей района, которые в течение последних лет были вынуждены пользоваться старым мостом, работавшим в реверсивном режиме. Уже полностью выполнены строительно-монтажные работы по организации временной переправы через реку, сейчас ведется устройство свайного поля для опор нового капитального моста», — сообщили в Росавтодоре. Запустить движение федеральным дорожникам предстоит до декабря 2023 года.

Кроме того, как рассказали «Ъ-Кубань» в Росавтодоре, стартовали работы по строительству многоуровневой развязки на 16-м км трассы А-290 близ поселка Верхнебаканский. Госконтракт на строительство объекта был заключен 1 ноября 2022 года. Возведение развязки повысит безопасность дорожного движения на участке. Она также станет частью большого проекта Росавтодора по строительству скоростных подходов на дальних подступах к Крымскому мосту.

«В этом году планируется строительство еще одной крупной транспортной развязки на 19-м км трассы А-146 Краснодар — Верхнебаканский, на южном въезде в Краснодар. Проект предусматривает строительство пяти искусственных сооружений, включая эстакаду протяженностью около 800 м через железнодорожные пути. Это позволит беспрепятственно пересекать участки с высокой интенсивностью движения без снижения скорости. Устройство очистных сооружений на трассе и установка шумозащитных экранов улучшат экологический фон и качество жизни людей окрестных территорий. Разрешенная скорость движения на основных направлениях развязки увеличится до 120 км/ч, на съездах — до 80 км/ч. Число полос движения будет доведено до шести на основных направлениях и до двух — на всех важных съездах», — рассказали в Росавтодоре.

По данным Упрдор «Черноморье», на строительство в три этапа выделят в общей сложности 11,5 млрд руб. из федерального бюджета. Работы должны стартовать в июле этого года, а завершить их по плану должны в октябре 2026-го.

Кроме того, в Армавире по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» продолжается капитальный ремонт Ефремовского путепровода через железную дорогу на трассе Отрадо-Ольгинское — Новокубанск — Армавир. Сооружение соединяет разделенные железнодорожным полотном микрорайоны города и является его основной транспортной артерией. Путепровод расположен в границах регулярной застройки и состоит из двух эстакад. Одна из них строилась еще в 60-е годы прошлого века, вторая построена недавно. В связи с ухудшением эксплуатационного состояния старой части перехода было принято решение о его капитальном ремонте. Протяженность объекта — 120 м. К работам приступили в июле 2022 года, они проводятся без прекращения движения автомобильного и общественного транспорта. А для движения троллейбусов здесь установили временную контактно-кабельную сеть. Работы идут по графику, основной конструктив сооружения планируют завершить к концу июня. Полный объем ремонтных мероприятий должны выполнить до конца 2023 года. Ввод объекта в эксплуатацию позволит существенно разгрузить транспортные потоки в городе, сообщили в Росавтодоре.



Активно ведутся работы на региональных, межмуниципальных и местных дорогах. Так, реализация нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в Краснодарском крае идет со значительным опережением графика. По нацпроекту обновляют участки улично-дорожной сети в трех городских агломерациях: Краснодарской, Сочинской и Новороссийской. Также строительно-монтажные работы ведутся на региональных трассах. Всего в 2023 году запланировано привести к нормативу 108 объектов на региональных и местных автодорогах, их общая протяженность составит 196 км, сообщили в Росавтодоре.

ПРОЕКТЫ НА СЛОВАХ Трассу, позволяющую объединить курорты Ставропольского края и черноморское побережье, планировали построить еще в период Олимпиады в Сочи. Затем был проект 2016 года, по которому дорога между курортами должна была пройти по территории трех регионов: Краснодарского края, Ставрополья и Карачаево-Черкесии. Затем в июне 2021 года премьер-министр РФ Михаил Мишустин по результатам поездки на Ставрополье поручил проработать варианты возможных маршрутов трассы. В августе того же года глава Ставропольского края Владимир Владимиров озвучил стоимость проекта — 91–97 млрд руб. Но дело пока так и не сдвинулось. Ранее глава Ставрополья заявлял, что реализовать проект мешают 14 км Кавказского биосферного заповедника.

Также жители Краснодарского края и туристы, следующие в сторону Черного моря, давно ждут обещанный тоннель через Шаумянский перевал в Туапсинском районе. Это альтернативная короткая дорога до Туапсе, если ехать со стороны Краснодара, Апшеронска либо Майкопа. Масштабные строительные работы стартовали еще в 2000 году. Строить объект начали на средства федерального бюджета. Но в 2007-м работа заглохла. Проект заморозили из-за приостановки финансирования. В 2017 году краевые власти заговорили о возобновлении стройки. Стоимость завершения работ тогда оценивалась в 4 млрд руб. Но пока проект так и остался замороженным.

САНКЦИИ И ФРАКЦИИ Сложная геополитическая ситуация и санкции внесли свои коррективы

В ИЮНЕ 2023 ГОДА ЗАВЕРШАЕТСЯ ПЕРЕХОД НА НОВЫЕ ТИПЫ АСФАЛЬТОБЕТОНОВ, ЧТО ПОЗВОЛИТ УВЕЛИЧИТЬ СРОК СЛУЖБЫ ДОРОГ, ПОВЫСИТ ИХ КАЧЕСТВО, УМЕНЬШИТ КОЛЕЙНОСТЬ И ИЗНОС

вы в реализацию проектов дорожной инфраструктуры региона. Нарушились логистические цепочки по доставке необходимых средств производства, констатируют участники рынка.

«Большинство предприятий работает на импортной европейской спецтехнике: экскаваторы, автогрейдеры, асфальтоукладчики, катки. Возникли определенные проблемы с задержкой поставок запчастей по времени и резким ростом их стоимости. Несомненно, все это влияет на себестоимость выполняемых работ, а значит, ведет к уменьшению прибыли», — говорит генеральный директор Краснодарской краевой ассоциации «Региональное отраслевое объединение работодателей "Союз дорожников Кубани"» Дарья Чубачук.

«ИЗ-ЗА САНКЦИЙ НАБЛЮДАЛИСЬ ПРОБЛЕМЫ С ПОСТАВКАМИ МАТЕРИАЛОВ ИНОСТРАННОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ, ТАКИХ КАК ЛАКОКРАСОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, РЕМОНТНЫЕ СОСТАВЫ, ДЕФОРМАЦИОННЫЕ ШВЫ, СВЕТИЛЬНИКИ, ОБОРУДОВАНИЕ СЕТЕЙ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ И СВЯЗИ, ГИДРОИЗОЛЯЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ, ЗАПЧАСТИ, АНКЕРНЫЕ СИСТЕМЫ»

По ее словам, у дорожных предприятий остается меньше средств на развитие и перевооружение собственного производства, большинство компаний переходят на технику и грузовой транспорт китайских производителей и ожидают появления отечественной техники.

Кроме того, по словам госпожи Чубачук, в июне 2023 года завершается переход на новые типы асфальтобетонных — в соответствии с новыми ГОСТами на объемное проектирование смесей. Это, по мнению законодателей, позволит увеличить срок службы асфальтобетонных покрытий, повысить

качество, уменьшить колеюность и износ. При этом, как отмечают кубанские дорожники, местные карьеры — производители инертных материалов — не готовы поставлять в нужном количестве щебень так называемых «узких фракций», из которых должны выпускаться новые типы асфальтобетонных.

«Карьеры не обладают требуемым оборудованием для дробления материала соответствующих фракций. Для перевооружения дробильно-сортировочного оборудования требуются большие капиталовложения. Без поддержки на краевом и федеральном уровне производителям инертных материалов не обойтись», — рассказывает Дарья Чубачук.

На сложности с инертными материалами ранее обращала внимание и начальник управления лабораторного контроля «Краснодаравтодора» Светлана Лира, выступавшая на заседании рабочей группы по развитию региональной промышленности строительных материалов в рамках выставки «ЮгБилд». По ее словам, в пиковые периоды подрядчики не могут приобрести необходимые объемы из-за очередей. Песок, щебень, гравий нужны не только дорожникам, но и строителям. Поэтому дорожники не всегда понимают, какой объем материалов им могут предоставить карьеры. Особенно с учетом введения новых требований.

В свою очередь вице-президент Союза дорожников Кубани Олег Безродный отметил, что заказы на дорожные работы сегодня выпускаются почти вслепую. Подрядчик не знает, будут ли к нужному моменту необходимые материалы. При этом продукция не всех карьеров отвечает новым требованиям Таможенного союза и нормам для асфальтобетона.

Из-за санкций наблюдались проблемы с поставками материалов иностранного происхождения, таких как лакокрасочные материалы, ремонтные составы, деформационные швы, светильники, оборудование сетей энергоснабжения и связи, гидроизоляционные материалы, запчасти, анкерные системы, подтвердили в министерстве транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края. Но сегодня в соответствии с поручением губернатора в отрасли в приоритетном порядке используются материалы кубанских производителей, а возможные затруднения нивелируются повышенными темпами выполнения работ.

В ФКУ Упрдор «Тамань» сообщили, что введение санкций не повлекло за собой существенных сложностей, влияющих на сроки строительства дорожных объектов, заказчиком которых является ФКУ. Все работы ведутся в соответствии с графиком, заверили в компании.

Как отметили в Росавтодоре, все контракты на объекты 2023 года были заключены в 2022 году. Часть уже сдана в эксплуатацию, остальные планируют сдать к началу июня 2023 года. Сейчас формируются документы на контрактацию объектов уже 2024 года, а к работам планируют приступить после завершения всех необходимых процедур.

«Краснодарский край — транзитный и курортный регион. Сегодня к нам приезжают на отдых значительное количество людей со всей страны. Улучшение качества дорог, повышение комфортности и безопасности передвижения по ним в сочетании с большим количеством туристических объектов, проезд к которым обеспечен по автомобильным дорогам, привлекает большое количество туристов. Это положительным образом влияет на доход бюджета края», — прокомментировали в министерстве транспорта и дорожного хозяйства края.

Генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» Игорь Старыгин характеризует дорожную сеть Краснодарского края как одну из самых развитых в стране. При этом господин Старыгин отметил, что климатические и географические особенности края часто создают дополнительные трудности при строительстве и эксплуатации дорог и искусственных сооружений в регионе. Тем не менее по плотности дорожной сети Кубань находится на 14-м месте в России. ■

