



ДОРОГИ СЕВЕРО-ЗАПАДА — 20 ЛЕТ РАЗВИТИЯ

К хорошему быстро привыкаешь. Сейчас, когда жители Северо-Западного региона имеют возможность быстро и безопасно передвигаться по федеральным дорогам, то есть по основным направлениям пассажиро- и грузопотоков, сложно представить, что не так давно ситуация была, мягко говоря, несколько иной. Магистрали, конечно, были. Понятие федеральной автомобильной дороги общего пользования законодательно утвердили еще в 1991 году. Да только одного названия недостаточно. Чтобы слова «федеральная» и «хорошая», применительно к трассам, стали синонимами, была проделана огромная работа. И начали ее в 1996 году специалисты Региональной дирекции №9 «Дороги Северо-Запада России» — так сперва называлось ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Северо-Запад» им. Н. В. Смирнова» (Севзауправтодор).

Илья БЕЗРУЧКО

За 20 лет сотрудники Управления преобразили дорожную сеть региона. Старые «советские» шоссе превратились в скоростные магистрали, появились новые современные трассы, мосты, обходы городов. И работа не прекращается. Корреспондент журнала «Дороги. Инновации в строительстве» оценил главные итоги деятельности Управления за время его существования.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Региональная дирекция №9 образована приказом №23 Федеральной дорожной службы России от 14 марта 1996 года. Такая организация была нужна для оперативного управления федеральными автодорогами и искусственными сооружениями, тогда еще только в Ленинградской области, а также для обеспечения безопасного и бесперебойного движения по ним. Основателем и первым начальником Дирекции стал бывший председатель правительства Ленобласти Николай Васильевич Смирнов. Уже тог-



да, во времена финансовой нестабильности, обозначились основные тренды последующей деятельности Управления. При его активном участии были реконструированы участки автомагистрали «Кола», «Россия» и «Скандинавия». Как отмечают современники, Николай Васильевич являлся удивительным человеком, который сделал очень многое для региона. В 2002 году Управлению было присвоено его имя.

Уже в 2000 году сеть подведомственных дорог значительно увеличивается — федеральными становятся еще 1 245,9 км автомобильных дорог, которые Севзапуправтодор получает от дорожного комитета Ленинградской области. В 2004 году расширяется и география, на баланс Управления поступают 744,6 км федеральных дорог, расположенных на территории Псковской области, а в 2005 году — 203,8 км в Калининградской области. Соответственно в этих регионах появились два филиала: чтобы максимально оперативно и качественно осуществлять контроль выполнения и приемку работ, сотрудники Управления должны быть поблизости к объектам.

Формат журнальной статьи, к сожалению, не позволяет в полном объеме отразить работу дорожников. Однако мы можем рассмотреть наиболее значимые проекты. Здесь стоит учесть, что основной вклад Севзапуправтодора в развитие транспорт-

ной инфраструктуры заключается в колоссальных объемах реконструкции и нового строительства. За такими словами кроется простой смысл — качество этих дорог было поднято на новый уровень. Большая часть данных объектов стали знаковыми не только для региона, но и для всего дорожного хозяйства страны. Одной из первых масштабных строек являлся транспортный обход Луги.

МАГИСТРАЛЬ БЕЗ ОСТАНОВОК

В середине «нулевых» одним из наиболее узких мест на федеральной сети Северо-Запада был город Луга, через который проходила трасса Р-23 «Санкт-Петербург — Псков — Невель». Планы по строительству объездной дороги существовали еще в советское время, ведь магистраль соединяет не только две области, Ленинградскую и Псковскую, она выходит на границу с Республикой Беларусь и далее по европейскому маршруту Е 95 в страны Прибалтики. Даже непрофессионалу ясно, что транспортная артерия с интенсивностью движения в 10 тыс. автомобилей в сутки не должна проходить через улицы, пусть и небольшого, города.

В 2007 году, когда из федерального бюджета пошло необходимое финансирование, началась активная фаза строительно-монтажных работ. Сооружение



участка скоростной трассы протяженностью 21 км, а также расположенных на ней десяти мостов и путепроводов, продолжалось всего два года. При этом дорожники открыли движение в ноябре 2009 года, на несколько месяцев раньше изначально запланированного срока.

Чтобы ускорить движение на этой же трассе, но уже на подъезде к Петербургу, дорожники приступили к строительству обхода еще одного города — Гатчины. Из-за высокой интенсивности движения в южном направлении от мегаполиса здесь наблюдается типичное «бутылочное горлышко» — шестиполосная городская дорога сужается до двух полос федеральной трассы. Таким образом, движение на Киевском шоссе, где в пиковые дни трафик достигает 60–70 тыс. автомобилей в сутки, весьма затруднено. Однако в обозримой перспективе эта проблема будет наконец-то снята. Строительство шестиполосной магистрали разделено на два этапа. Работы на первом участке протяженностью 12,4 км начались в 2013 году. Ожидается, что уже в этом году по нему поедут первые автомобили.

ДОРОГА ДЛЯ ТЯЖЕЛОВЕСОВ

Уже сейчас морской торговый порт «Усть-Луга» является крупнейшим на Северо-Западе, и по мощности входит в первую десятку в стране. Расположенный на побережье Финского залива в Кингисеппском районе Ленинградской области, порт нуждался в качественной автомобильной дороге, которая бы связала его с опорной сетью федеральных магистралей. В 2012

году проект был включен в перечень инвестиционных проектов Северо-Запада, и спустя два года дорожники открыли первый участок (в рамках второй очереди) и развязку с трассой А-180 «Нарва». Осенью 2015 года был открыт головной участок скоростной магистрали, а в 2016-м планируется сдать в эксплуатацию последнюю, третью, очередь трассы. Уже сейчас дорога востребована и решает логистические задачи порта.

НА ЧЕТЫРЕ С ПОЛОВИНОЙ НАПРАВЛЕНИЯ

В 2015 году было запущено рабочее движение по первой очереди реконструкции моста через реку Волхов на 122 км трассы Р-21 «Кола». Старое аварийное сооружение подлежит демонтажу, а на его месте появится вторая стальная ферма, которую возведут в рамках третьей очереди.

Старый мост находился в неремонтопригодном состоянии, к тому же по своим характеристикам не отвечал требованиям сегодняшнего дня. В районе сооружения образуется транспортный узел. К «Коле», которая соединяет Петербург с Карелией (с дальнейшим выходом в Норвегию), в этом месте примыкает еще одна федеральная дорога А-114 «Вологда — Новая Ладога» и две региональных: А-115 «Зуево — Новая Ладога» и «Волхов — Бабино — Иссад». Проект также предполагает строительство двух развязок в разных уровнях, которые в дальнейшем разведут автомобильные потоки четырех направлений. Однако сооружение



облегчит не только межобластные и международные автодорожные связи, мост способствует развитию и речного транспорта. После увеличения подмостового габарита (это изначально предусматривалось проектом) здесь смогут проходить крупные туристические теплоходы, направляющиеся в Новую Ладугу.

В МЕККУ ВОДНОГО ТУРИЗМА

Трассу А-121 «Сортавала» можно считать самой медийной. С 2011 года, после пуска движения по первому участку протяженностью 5,35 км от петербургской кольцевой через Скотное до автодороги Магистральная, дорожники каждый год радуют коллег-журналистов (не говоря уж об автомобилистах) информационными поводами — открытием очередных участков обновленной дороги. При этом строители настолько вошли в раж, что последний участок трассы км 36 — км 57 сдали с опережением почти на три года. Сейчас в работе находится участок, который оканчивается на 81 км в поселке Лосево — настоящей Мекке туристов-водников. В рамках проекта строители также реконструируют мост через реку Вуоксу. Порядок работ тот же, что и на волховском мосту на «Коле»: правое арочное сооружение уже готово, осталось демонтировать прежний мост и на его месте построить арку-близнеца. По контракту строительство участка должно завершиться в 2019 году, но, учитывая степень готовности объекта и скорость производства работ, автомобили поедут здесь гораздо раньше.



Карельский перешеек — крупнейшая рекреационная зона, расположенная рядом с Северной столицей. Помимо бурной Вуоксы, притягивающей тысячи туристов, здесь расположен крупнейший на Северо-Западе горнолыжный комплекс Игора, вдоль трассы находятся населенные пункты, огромные дачные массивы и базы отдыха. До начала реконструкции Приозерское шоссе представляло собой узкую петляющую дорогу с внезапными



подъемами и резкими спусками, то есть трасса не отвечала ни техническим параметрам, ни пользовательским требованиям.

Теперь расчетная суточная пропускная способность современной четырехполосной магистрали составляет свыше 14 тыс. автомобилей в сутки, что не только удовлетворит спрос на передвижение до 2033 года, но и обеспечит запас на более далекую перспективу.

САМАЯ УМНАЯ ДОРОГА

Наиболее амбициозный проект, который сейчас реализуется на Северо-Западе — реконструкция трассы А-181 «Скандинавия», которая вместе с трассой М-10 «Москва — Санкт-Петербург» является частью европейского маршрута Е18. «Скандинавия» — практически единственный полноценный выход с Северо-Запада России в Европу, обеспечивающий транспортные связи с наиболее перспективным регионом стран Балтийского моря. Дорога входит в маршрут, следующий по территории Финляндии, Швеции и Норвегии. С начала 2000-х годов интенсивность движения на этой магистрали увеличилась в три раза. Дорога перестала справляться с существующим трафиком, назрела необходимость ее реконструкции, которая позволит не только повысить пропускную способность, но и сделать трассу гораздо безопаснее.

В 2013 году были закончены проектные изыскания по первому участку, в этом же году заключен контракт на выполнение подготовительных работ. Реконструкция

участка км 47 — км 65 стартовала в начале 2015 года, и всего за год строители существенно продвинулись в своей работе. Учитывая темпы строительства, движение по обновленной магистрали может быть открыто уже в конце 2016 года. Всего реконструкция трассы общей протяженностью 156 км разделена на пять этапов.

В перспективе А-181 будет по праву именоваться «умной дорогой». Благодаря информационному партнерству России и Финляндии с помощью мобильных сервисов и приложений водители смогут пересекать границу с подробной информацией о дорожной обстановке, погодных условиях, пробках и пересадочных узлах. Также в онлайн-режиме на безналичную основу будет переведена часть денежных расчетов для туристов и транспортных компаний.

После завершения реконструкции «Скандинавия» станет одним из основных драйверов увеличения грузового товарооборота между Россией и странами Северной Европы.

ЧТОБЫ ДОРОГИ СЛУЖИЛИ ДОЛЬШЕ

Северо-Запад по факту стал полигоном внедрения новых технологий и материалов. С 2012 года в Управлении ведется работа, направленная на выполнение плана Росавтодора по освоению инноваций. Подавляющая часть этих технологий направлена на увеличение сроков службы искусственных сооружений, дорожных одежд и покрытий. Среди них можно выделить применение различных антикоррозийных систем, геосинтетических и композитных материалов, ремонтных растворов для



бетонных сооружений. Инженеры Управления экспериментировали с различными видами дорожных покрытий и гидроизоляции мостовых сооружений.

Рассмотрим несколько примеров. На разводном мосту через Неву установлена автоматическая система обеспечения противогололедной обстановки и тонкослойное полимерное покрытие тротуаров разводного пролета из полиметилметарилата. На трассе Р-23 реализована технология устройства горячей регенерации по методу Novoflex. При строительстве участков подъезда к Усть-Луге применялась легкая насыпь из пенополистирольных экструзионных блоков. Для ускорения консолидации насыпи при строительстве волховского моста на трассе Р-21 были использованы вертикальные геодрены. Всего инженеры Севзапуправтодора применили десятки новых технологий ремонта и строительства дорог и искусственных сооружений.

Для решения задачи по увеличению межремонтных сроков асфальтобетонных покрытий и снижению вероятности образования дефектов дорожного покрытия Севзапуправтодор начал работу по внедрению технологии Supergravel, которая позволяет более детально и дифференцировано подойти к проектированию составов асфальтобетонных смесей с учетом условий эксплуатации покрытий. Для этого в Управлении была сформирована современная лаборатория, оснащенная оборудованием, позволяющим выполнять соответствующие исследования. На сегодняшний день обустроено шесть участков дорожного покрытия, спроектированного по этому методу. Специалисты выполняют мониторинг их состояния, а также собирают

статистические данные для дальнейшего тиражирования опыта. На 2016 год запланировано обустройство еще ряда экспериментальных участков.

ТРЕНД НА БЕЗОПАСНОСТЬ

В последнее время в отрасли наблюдается новый тренд. Перед дорожниками стоит задача сделать подведомственные трассы максимально безопасными. Работу в этом направлении планомерно проводит и Севзапуправтодор.

Все новые проекты строительства и реконструкции обязательно оборудуются осевым барьерным ограждением для разведения потоков. На трассах появляются элементы АСУДД, знаки обратной связи с водителем, автоматизируются процессы эксплуатации дорог. На существующих трассах также строят барьерные ограждения, появляются новые километры сетей электроосвещения. В 2015 году было нанесено почти 200 тыс. м² более долговечной дорожной разметки термопластиком. Чтобы обезопасить пешеходов, возводятся светофорные объекты, устанавливаются дорожные знаки на желтом фоне, проектируются и строятся новые пешеходные переходы в разных уровнях. С увеличением качества дорог все чаще причиной ДТП становится превышение разрешенной скорости. По этой причине на особо опасных участках устанавливаются комплексы фотовидеофиксации нарушений.

Эта работа приносит результаты. Так, за девять месяцев прошлого года аварийность на трассах Северо-Запада в среднем уменьшилась более чем на 20%. ■