



Вестник Росавтодора

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

ПУЛЬС ОТРАСЛИ

Нынешний дорожно-строительный сезон уже выходит на финишную прямую. Однако о его окончательных итогах говорить пока рано, ведь климатические условия некоторых регионов еще позволяют продолжать работы на федеральной дорожной сети. Но уже сейчас можно с уверенностью говорить о весьма внушительных результатах дорожного мафона – 22.

Среди значимых объектов 2022 года – ввод после реконструкции двух участков федеральной трассы Р-256 «Чуйский тракт». Первым после проведенной модернизации в мае текущего года был открыт участок км 173 – км 183, расположенный на границе Тальменского и Первомайского районов. Проект предусматривал расширение участка до четырех полос движения с разворотными петлями и переходно-скоростными полосами, а также строительство двухуровневой транспортной развязки возле станции Озёрки. Завершение всех работ было запланировано на ноябрь 2022-го, однако их выполнили с опережением графика на полгода. В день столетия Чуйского тракта – 26 мая – дорожники открыли движение по всему участку дороги и возведенному путепроводу. Второй участок Чуйского тракта (км 216 – км 223), открытый для движения в мае этого года, находится в Первомайском районе на маршруте Барнаул – Бийск. Его расширили до четырех полос, устроили две стоянки для большегрузного транспорта, покрытие выполнили из цементобетона толщиной 28 см.

В настоящее время работы идут на пяти участках автодороги Р-256 «Чуйский тракт». Участок от границы с Новосибирской областью (км 135 – км 143) начали расширять весной, окончание работ запланировано на ноябрь 2023 года. Следующий за ним объект (км 143 – км 150) планируется ввести в строй к декабрю. Также в 2022 году движение по четырем полосам откроют еще на двух объектах: на отрезке от Новоалтайска в сторону Бийска (км 212 – км 216) и перед Бийском (км 341 – км 344).

В середине июля в Брянской области завершен капремонт участка трассы А-240 Брянск – Новозыбков – граница с Белоруссией протяженностью 22 км. Речь идет об отрезке с 194-го по 216-й км, который проходит по Новозыбковскому району. Здесь специалисты выполнили работы, включающие переустройство труб, исправление продольного профиля дороги, усиление основания, укладку нового дорожного покрытия. Кроме того, смонтировали более двух километров линий электроосвещения, установили автобусные остановки и обустроили тротуары.

Напомним: ремонт 54-километрового (км 138 – км 150, км 174 – км 216) отрезка трассы А-240 стартовал в 2019 году и был разделен на этапы, в 2020 году завершили капремонт первых 22 км. В 2021-м ввели в строй еще 10 км трассы. До конца 2023 года пла-

Еще не финиш

О промежуточных итогах дорожно-строительного сезона



нируется отремонтировать следующий участок автодороги А-240 Брянск – Новозыбков – граница с Белоруссией: с 216-го до 219-го км. Также дорожники выполняют работы по устройству слоев износа на участках протяженностью 53 км (км 13 – км 29 и км 65 – км 102). Таким образом, более 85% трассы в регионе будет приведено в нормативное состояние.

В Карелии в октябре завершен капитальный ремонт трассы А-137. Речь идет об участке с 0-го по 25-й км автодороги «Кола» – Тикша – Ледмозеро – Костомукша – граница с Финляндией, недавно переданной регионом в федеральную собственность. Этот труднопроходимый отрезок пути прежде постоянно вызывал критику со стороны автомобилистов. Федеральные дорожники произвели выторфовку там, где это требовалось. Заменяли водопропускные трубы, завершили устройство земляного полотна на участке длиной 8 км, устроили нижний слой основания из щебеночно-песчаной смеси. Начат капремонт еще двух участков трассы А-137: км 76 – км 92 и км 92 – км 106. На первом ведутся выторфовка и замена водопропускных труб, строятся временные объездные дороги, на втором – устройство земляного полотна и нижнего слоя основания.

С опережением графика идет капитальный ремонт 14-километрового участка трассы Р-22 «Каспий» в Волгоградской области. После модернизации участок федеральной автодороги (км 824 – км 838) станет четырехполосным. В ходе работ старое цементобетонное покрытие, устроен-

ное здесь более 40 лет назад, заменяют на современный щебеночно-мастичный асфальтобетон, отличающийся повышенной прочностью. Капремонт начался в 2021 году и проводится в два этапа – поочередно на одной и затем на другой половине участка. Работы ведутся с опережением графика, и до конца 2022 года первый 7-километровый отрезок станет четырехполосным. К следующему этапу капремонта (км 824 – км 831) дорожники намерены приступить также в текущем году. Весь объем работ планируется завершить в 2023-м.

Продолжается капитальный ремонт пяти мостов, расположенных на участках федеральной автодороги Р-215 «Подъезд к г. Грозному». Работы на четырех из них по заказу ФКУ Упрдор «Кавказ» начались в 2021 году, а в нынешнем сезоне дорожники приступили к обновлению еще одного мостового сооружения. С опережением графика работы ведутся на участках рядом со станциями Курдюковской, Старогладовской и Ново-Щедринской. Мостостроители демонтировали старые сооружения, обновили фундаменты опор и сами опоры. Для укрепления берегов возвели подпорные стены. На объектах устроили новые пролетные строения с доведением габаритов проезжей части до нормативных показателей.

Такой же комплекс работ мостовики выполняют и на подъезде к станции Каргалинской на 16-м км трассы Р-215. В станции Дубовской до конца этого года специалисты капитально отремонтируют водопропускную трубу на 10-м км подъездной дороги к Грозному. В

завершение ремонта на мостовых сооружениях уложат тротуары с асфальтобетонным покрытием и перильным ограждением для обеспечения безопасности пешеходов. После расширения автодороги на мостах откроют движение по четырем полосам с разделением встречных потоков металлическим ограждением.

В первой декаде октября состоялось открытие 13-километрового участка трассы А-260 (км 11 – км 24) в обход микрорайона Горьковского в Волгоградской области. Реконструкция отрезка этой федеральной автодороги с 11-го по 24-й км началась в 2019 году. Одна из ее ключевых задач – расширение проезжей части на западном выезде из Волгограда с двух до четырех полос движения с доведением дороги до нормативов категории IB. Благодаря этому пропускная способность участка теперь возрастет с 14 до 38 тыс. автомобилей в сутки, что учитывает перспективный трафик. Формирование транзитного направления в обход Горьковского улучшит экологию в микрорайоне и позволит увеличить разрешенную скорость движения на самой трассе с 60 до 90 км/ч. Помимо этого, для связи обходной части дороги с основным направлением трассы А-260 дорожники построили две новые транспортных развязки. На участке также возвели шесть искусственных сооружений: эстакаду и пять путепроводов. Один из них – на 20-м км – разведет потоки железнодорожного и автомобильного транспорта в разные уровни, навсегда ликвидировав прости на переезде, и эконо-

мит для автомобилистов около часа времени в пути.

В начале октября также введены после капитального ремонта участки трассы Р-504 «Колыма» (км 90 – км 135 и км 142 – км 149) общей протяженностью 52 км в Мегино-Кангаласском и Чурапчинском районах Республики Саха (Якутия). В результате капремонта на всем протяжении автодороги от поселка Нижний Бестях до села Чурапча, где раньше был грунтовый тип покрытия, уложили асфальтобетон. Кроме того, специалисты устроили и отремонтировали 75 водопропускных труб, установили новые знаки и барьерное ограждение протяженностью почти 19 тыс. м. На территории населенного пункта Нуорагана устроили линии электроосвещения протяженностью 3,22 тыс. м и обустроили автопавильоны.

В Кабардино-Балкарии с опережением графика до четырех полос расширяют 23 км автодороги Р-217 «Кавказ». Активными темпами ведется капитальный ремонт двух участков трассы: от с. Малки до с. Куба-Таба (8 км) и от с. Аргудан до границы с Северной Осетией (15 км). 35 тыс. автомобилей – такова среднесуточная интенсивность движения на ремонтируемых участках дороги. Расширение их до четырех полос и разделение встречных потоков позволит повысить уровень транспортной безопасности и пропускную способность. Работы на участке Р-217 близ границы со Ставрополем (км 405 – км 413) стартовали весной 2022 года. В настоящее время на объекте идут расширение земляного полотна, замена и усиление дорожной одежды. Для пропуска стоков под насыпью заменят и отремонтируют четыре водопропускные трубы. Окончание работ запланировано на октябрь 2023 года. Объект в Лескенском районе (км 482 – км 497) планируется ввести в строй в 2024 году.

Полным ходом идут работы по расширению 10 км подъезда к аэропорту Архангельск от трассы М-8 «Холмогоры». Участок проходит в черте областного центра, в связи с чем большой объем работ связан с переустройством коммуникаций. Благодаря расширению проезжей части до четырех полос движения и строительству трех кольцевых транспортных развязок увеличится пропускная способность дороги. На участке установят шесть светофорных объектов, 15 км барьерного ограждения, обустроят 15 пешеходных переходов и 13 автобусных остановок. Помимо этого, участок будет освещен на всем протяжении, а общая длина тротуаров и пешеходных дорожек составит 14,5 км. Работы на объекте планируется завершить до конца 2023 года.

Возможность ускорения

дает инструмент опережающего финансирования дорожных объектов

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ

Импульсом к развитию российской экономики должна стать опережающая модернизация дорожной сети субъектов РФ. Возможности для этого дает дополнительное финансирование развития дорожной инфраструктуры. Распоряжением Правительства РФ на строительство и реконструкцию дорог, а также объектов дорожной инфраструктуры из федерального бюджета в 2022–2024 годах субъектам РФ дополнительно направлено 163 млрд руб. Это позволит в первую очередь ускорить реализацию крупных инфраструктурных проектов, что окажет влияние на развитие смежных отраслей. После завершения строительства улучшится транспортная связанность регионов.

Дополнительное финансирование позволит обновить и построить 757 км федеральных и 292 км региональных автодорог. В частности, бюджетные ассигнования направят на реализацию госпрограммы «Развитие транспортной системы», нацпроекта «Безопасные качественные дороги», а также федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай», входящего в состав транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Большое внимание будет уделено развитию сети автодорог федерального значения. В частности, средства выделят на реконструкцию трасс А–120 «Санкт–Петербургское южное полукольцо» и Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора. Дополнительное финансирование выделено также на строительство участка дороги М–7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа в обход Нижнекамска и Набережных Челнов, что позволит перенаправить транзитный транспорт из западных регионов страны, следующий через Казань в сторону Уфы, по автодороге М–7 «Волга» по новому скоростному направлению. Федеральная поддержка будет также оказана строительству южного обхода Рязани.

В рамках оказания помощи субъектам РФ планируется обеспечить реализацию таких крупных социально значимых проектов, как продолжение реконструкции региональной дороги Нарьян–Мар – Усинск в Ненецком автономном округе, строительство автодорожного обхода Кемерово, реконструкция трассы Владивосток – Находка – порт Восточный в Приморском крае, капитальный ремонт моста



через Волгу в Рыбинске Ярославской области.

Механизм выделения дополнительной финансовой помощи такой: в случае опережающего выполнения работ на своих объектах и при нулевом остатке на счете субъект РФ может направить в Росавтодор информационное письмо и запросить такую поддержку. Таким образом, региональные лидеры получают новые финансовые возможности ускоренной реализации перспективных дорожных программ. Важно, чтобы субъекты РФ формировали свои заявки в четко установленный срок. Региональными командами должны быть грамотно распланированы программы дорожных работ, учтены сроки проведения конкурсных процедур и заключения госконтрактов, возможные финансовые риски.

Дополнительное финансирование (более 4 млрд руб.) из федерального бюджета также получили 9 субъектов РФ на восстановление региональных и местных дорог при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Благодаря этим средствам будет восстановлено более 400 км дорог и мостовых сооружений, поврежденных за время паводков в 2019–2021 годах. Формированием перечня объектов дорожного хозяйства, подлежащих восстановлению, занимается рабочая группа Росавтодора.

Для развития транспортной инфраструктуры Краснодарского края было принято решение о дополнительном финансировании строительства трассы А–290 Новороссийск – Керчь в текущем году до 17 млрд руб. В настоящее время федеральные дорожники ведут работы на трех объектах этой автодороги: на за-

вершающем этапе строительства северного обхода Анапы и реконструкции двух участков трассы А–290: км 52 – км 73 и км 73 – км 100. Все три объекта создадут единый скоростной транспортный коридор, связывающий федеральную трассу М–4 «Дон» с полуостровом Крым через Крымский мост.

Важное значение для юга России также имеет строительство трассы А–289 Краснодар – Славянск–на–Кубани – Темрюк – автодорога А–290 Новороссийск – Керчь протяженностью 119 км. Существующий маршрут дороги перегружен. Реализация данного проекта позволит обеспечить безопасное и безостановочное движение по трассе, которая пройдет вне населенных пунктов. В 2024 году, когда новая дорога будет сдана в эксплуатацию, время в пути от Краснодара до Крымского моста значительно сократится и составит 1 час 50 минут. Напомним, что именно дороги Кубани являются завершающей частью транспортного коридора «Север – Юг», создание которого предусмотрено пятилетним планом дорожной деятельности, направленным на опережающее достижение ключевых показателей.

На опережающее развитие дорожной инфраструктуры из резервного фонда Правительства РФ в 2022 году также дополнительно направлено еще 120 млрд руб. Благодаря этому удастся ускорить строительство, реконструкцию и ремонт, в том числе капитальный, дорожных объектов в российских регионах. Работы пройдут на федеральных, региональных и местных автодорогах. Чтобы наиболее эффективно распределить эти средства, определены приоритетные проекты.

Финансовые ресурсы в объеме 86 млрд руб. направлены в 63 субъекта РФ, в том числе 63,5 млрд руб. для приведения в нормативное состояние более 2,5 тыс. км региональных дорог и 22,5 млрд руб. для выполнения работ опережающими темпами на объектах строительства и реконструкции. 34 млрд руб. пойдут на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт крупных трасс, в том числе дороги Р–132 «Золотое кольцо» и МТМ «Европа – Западный Китай». Таким образом, всего дополнительную финансовую поддержку получат почти 70 регионов. Планируются и работы по ремонту и расширению уже существующих участков, и строительство новой дорожной инфраструктуры, включая мосты и развязки.

В частности, дополнительное финансирование направили на строительство третьего пускового комплекса мостового перехода через р. Волга в Волгограде. На эти цели выделено 2,2 млрд руб. Объект позволит связать мосты через Волгу и Ахтубу. Благодаря ему станет возможным вывести транзитный транспортный поток за пределы населенных пунктов Среднеахтубинского района Волгоградской области, повысить безопасность жителей и снизить нагрузку на окружающую среду. Также дополнительные финансовые ресурсы выделены на продолжение строительства путепровода на автодороге Иваново – Родники в Ивановской области. На эти цели направлено 598 млн руб. Новый объект решит проблему заторов у железнодорожного переезда возле станции Горино.

Не менее масштабные работы благодаря дополнительному финансированию будут выполне-

ны и на федеральной сети дорог. Например, наиболее значимый проект, реализуемый в Подмосковье, – модернизация федеральной трассы М–5 «Урал». В частности, речь идет о завершении реконструкции участка с 19-го по 28-й км. Работы ведутся в рамках проекта «Развитие федеральной магистральной сети» нацпроекта «Безопасные качественные дороги». На продолжение мероприятий из федерального бюджета дополнительно направят более 295 млн руб.

Новый импульс строительству дорожных объектов с опережением запланированных сроков, без сомнения, даст дополнительная финансовая поддержка субъектов РФ в объеме 8,3 млрд руб. В рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» Правительство РФ направит эти средства на строительство и реконструкцию объектов дорожной инфраструктуры в семи регионах страны: Мордовии, Татарстане, Астраханской, Калининградской, Ленинградской и Пензенской областях, а также в Санкт–Петербурге. Это позволит ввести объекты с опережением.

Так, 4 млрд руб. направлено на строительство второго этапа северного обхода Калининграда, который является частью Приморского кольцевого маршрута. 497,4 млн руб. выделено на завершение строительства восточного обхода Астрахани. В столице Мордовии Саранске по улице Строительной на средства дополнительного финансирования (500 млн руб.) будет возведена магистраль с путепроводом через железнодорожные пути и реку Инсар. В Казани в рамках развития Большого Казанского кольца ведется строительство улицы Меховщиков на участке от улицы Магистральной до улицы Девятаева. Завершить работы на объекте планируется в 2024 году, для этого выделено дополнительно 427 млн руб.

В Ленинградской области с 2017 года реализуется проект строительства обхода Мурино в створе Гражданского проспекта. Он призван значительно разгрузить дорожную сеть агломерации области и Санкт–Петербурга, повысив транспортную доступность новых жилых кварталов. На завершение работ выделено 800 млн руб. На строительство транспортной развязки на пересечении Московского шоссе с Дунайским проспектом в Санкт–Петербурге также дополнительно направлено 1,5 млрд руб. Транспортная развязка обеспечит выезд на федеральную трассу М–10, которая связывает Санкт–Петербург и Москву. В Пензе благодаря федеральной поддержке завершат третий этап реконструкции дороги, соединяющей улицы 40 лет Октября и Центральную. На эти цели выделено дополнительно 585 млн руб.





НОВОЕ – ВНЕДРЯТЬ!

Стратегия развития инновационной деятельности Росавтодора в области дорожного хозяйства на период 2021–2025 годов направлена на поддержку основных направлений дорожной отрасли России: обеспечение безопасности дорожного движения, создание комфортной дорожной инфраструктуры, забота об экологии и рациональном использовании ресурсов, совершенствование системы управления дорожным хозяйством на основе ее цифровизации.

Одно из ключевых направлений цифровизации – внедрение и развитие интеллектуальных транспортных систем (ИТС). На автодорогах в онлайн-режиме специалисты ведут мониторинг погодных условий, состояния дорожного полотна, контролируют транспортные потоки и интенсивность, принимают оперативные меры по обработке дорожного покрытия и информированию водителей. ИТС в самом широком применении используются в городских агломерациях. Росавтодор курирует работы по их внедрению в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

Число регионов страны, участвующих в реализации программы по внедрению ИТС, растет. Работа ведется в рамках нацпроекта в городских агломерациях с населением свыше 300 тыс. человек. Она стала логичным дополнением к комплексному развитию дорожно-транспортной инфраструктуры. В силу возрастающего трафика, увеличения транспортных потоков потребовались эффективные решения, позволяющие обеспечить безопасность и комфорт всех участников движения в городской среде.

Внедрение инноваций в дорожной сфере должно способствовать сокращению сроков проведения работ, снижению их трудоемкости, повышению производительности труда, качества и долговечности дорожного покрытия. Достичь этих целей можно только при условии использования новых технологий, материалов и инженерных решений, а также при постоянном совершенствовании нормативно-технической базы.

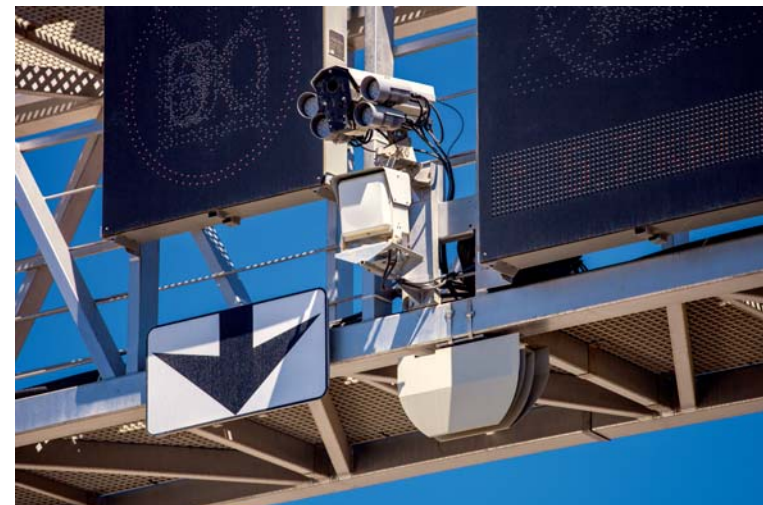
Увеличение межремонтных сроков службы автодорог – одна из первоочередных задач, стоящих перед дорожной отраслью России. Во исполнение поручения Президента России Правительством РФ в 2011 году был утвержден комплекс мер, направленных на увеличение до 12 лет межремонтного срока эксплуатации автодорог с усовершенствованным типом покрытия. В этом направлении была проделана значительная по объему работа, а именно: утверждена классификация работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автодорог; детально проработаны вопросы возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автодорогам; проработаны вопросы повышения качества проектирования, всех видов дорожных работ, стимулирования применения инновационных материалов, конструкций и технологий; проведена актуализация нормативно-технической документации в области дорожного хозяйства.

При этом переход на новые межремонтные сроки осуществлялся постепенно, по мере проведения работ по усилению конструкций дорожных одежд в рамках реконструкции и капитального ремонта. Это стало возможным благодаря изменению объема и состава работ по восстановлению слоев дорожной одежды, выполняемых в рамках капитального ремонта, и содержания автодорог. Так, при капремонте производится усиление существующих конструкций дорожных одежд, замена их на более долговечные (основание, верхние и нижние слои покрытия), в том числе с использованием современных материалов и технологий.

Выполняемые один раз в 12 лет ремонты носят комплексный

Технологии роста

Применение современных технологий и материалов увеличивает межремонтный срок эксплуатации автодорог



характер и включают все работы, необходимые для обеспечения нормативного состояния дорожного покрытия (верхние и нижние слои) в период между капремонтами, при необходимости производятся и частичная замена основания. Кроме того, проводятся работы по устройству слоев износа, защитных слоев и поверхностной обработке дорожного покрытия.

Однако без широкого внедрения новых технологий увеличение межремонтных сроков невозможно. Поэтому первоочередной задачей для специалистов стала актуализация нормативно-технической базы, касающейся требований к асфальтобетонным смесям. Эта работа проходила в два этапа. Сначала для накопления опыта был разработан комплекс предварительных национальных стандартов (ПНСТ) для системы объемно-функционального проектирования асфальтобетонных смесей (Superpave), а также для объемного проектирования асфальтобетонных смесей по методологии Маршалла. И только потом, по итогам анализа применения ПНСТ и устранения всех неточностей и недоработок, были разработаны и утверждены соответствующие национальные стандарты. Причем одним из ключевых отличий нового подхода к выпуску асфальтобетонных смесей от старого является тщательный подбор зернового состава минеральной части производимой смеси и использование материалов, соответствующих требованиям технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

Таким образом, Росавтодором ведется планомерная работа по формированию базы для инновационного развития дорожной

отрасли: актуализация нормативных документов, апробация новых технологий и материалов. Сформирован их перечень для мониторинга. Собрана и обобщена информация, представленная подведомственными ФКУ за период с 2016 по 2021 год. Анализ показал, что подавляющее большинство используемых новых технологий и материалов доказало свою высокую эффективность. На постоянной основе организовано выборочное инспектирование участков автодорог, на которых применялись новые технологии, в рамках работ по диагностике трасс.

В 2022 году в Росавтодоре создан Комитет по инновациям, в состав которого вошли представители заказчиков из разных регионов страны, подрядчиков и организаций дорожного хозяйства. В рамках комитета рассматриваются предложения по внедрению инновационных технологий и материалов на объектах дорожного хозяйства и результаты их опытного применения.

Задачу повышения капитальности дорожных одежд специалисты теперь решают в новом нормативно-техническом поле. Расширяется линейка инновационных битумопроизводных материалов. Все большее распространение получают современные технологии стабилизации грунтов и укрепления слоев дорожных одежд, холодного ресайклинга и многие другие. Дорожники стремятся использовать более качественные исходные материалы: щебень, битум, песок и т. д.

К примеру, смеси с переработанным (вторичным) асфальтобетоном способствуют сохранению природных ресурсов, сокращению количества строительного мусора и улучшению экологической

обстановки в целом. Кроме того, грамотно подобранная рецептура смеси помогает повысить сопротивляемость покрытия образованию колеи и трещин. С теми же целями проектируют смеси с различными добавками-модификаторами. Они могут применяться в качестве альтернативы повсеместному использованию полимерно-битумных вяжущих. Проверка эффективности модификаторов осуществляется на современной приборно-лабораторной базе с привлечением независимых испытательных центров.

Ресурсная обеспеченность дорожных работ и качество используемых материалов – ключевые условия реализации дорожных программ. Поэтому так важен контроль за производственными процессами на асфальтобетонных заводах. Специалисты оценивают оснащение лабораторий подрядных организаций, проверяют рецептуру смесей, нормативную документацию. На сегодняшний день в субъектах РФ работают около тысячи асфальтобетонных заводов, производящих материалы для объектов нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Из них порядка 200 были построены или модернизированы специально для реализации его задач.

Переход на новые асфальтобетонные смеси позволяет получать высококачественный материал, соответствующий современным транспортным нагрузкам и требованиям к дорожному полотну. Важно отметить, что при их изготовлении используются материалы отечественного производства. Асфальтобетонные смеси могут состоять из набора минеральных материалов (щебень, гравий или песок), вяжущего вещества (битум или его модификации), а

также специальных добавок (минеральный порошок и прочее). При этом набор компонентов и их характеристики могут различаться в зависимости от типа изготавливаемой асфальтовой смеси. Так, для асфальтобетона были разработаны новые стандарты, в том числе ГОСТ Р 58406.2–2020. В текущем году на многих объектах нацпроекта в регионах дорожное покрытие было уложено с использованием щебеночно-мастичного асфальтобетона ЩМА 16, ЩМА 20, асфальтобетона марок А 16 ВН и А 16 ВТ.

С 2016 года в рамках ремонта и капитального ремонта автодорог с применением холодных органоминеральных смесей, в составе которых присутствует вторичный асфальтобетон, специалисты привели в нормативное состояние 1725 км трасс. Широкое распространение данная технология получила в ФКУ ДСД «Дальний Восток», ФКУ «Уралуправтодор», ФКУ «Сибуправтодор», ФКУ Москва – Харьков.

Внешние санкционные условия, в которых сегодня находится экономика страны, и тот объем задач, которые постоянно усложняются, заставляют и практиков-дорожников, и специалистов нормативно-правовой сферы, и научное сообщество работать в ускоренном режиме. Для обеспечения конкурентного технологического преимущества дорожной отрасли необходимо участие отраслевых вузов в проведении фундаментальных и поисковых научных исследований. Важна кооперация вузов и организаций реального сектора экономики для реализации комплексных проектов по созданию на территории России высокотехнологичных производств новой или усовершенствованной продукции.





ДОРОЖНАЯ КАРТА

В российских регионах проводятся масштабные работы в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети» национального проекта «Безопасные качественные дороги». До конца года планируется реконструировать и построить порядка 207 км федеральных трасс, часть объектов уже сдана в эксплуатацию.

Напомним, что обновленный паспорт национального проекта утвержден в 2021 году. В обновленную структуру вошли два новых федеральных проекта, одним из которых является «Развитие федеральной магистральной сети». Основная цель проекта – повышение уровня экономической связанности территорий страны. Строятся обходы крупных городов, возводятся транспортные развязки и искусственные сооружения. В этом году построят и реконструируют более 207 км бесплатных федеральных трасс. Работы проводились и на сети дорог, находящихся в доверительном управлении Госкомпании «Автодор». Запланированные на этот год мероприятия завершены, 24 км платных автодорог уже сданы в эксплуатацию.

Общее финансирование всех мероприятий проекта «Развитие федеральной магистральной сети» в 2022 году превышает 206 млрд руб. Эти средства выделены не только для проведения строительно-монтажных работ, но и на обустройство всей необходимой современной дорожной инфраструктуры.

Так, один из значимых объектов этого года – строительство нового этапа третьей очереди обхода Гудермеса в Чеченской Республике (км 31 – км 34 трассы Р-217 «Кавказ»). Работы на первых двух этапах третьей очереди общей протяженностью почти 9 км стартовали в 2019 году. Итогом станет разделение потоков автотранспорта по федеральным и региональным маршрутам Ростов-на-Дону – Баку и Ахмат-Юрт – Ойсхара.

В рамках третьего этапа работ будут построены 4 км автодороги категории IB, возведены две транспортные развязки близ села Нойбера и три путепровода. Для пропуска дождевых вод под дорогой устроят восемь водопропускных труб общей протяженностью 300 м. Сейчас дорожники ведут работы по снятию растительного слоя, после чего приступят к переустройству коммуникаций и устройству путепроводов. Параллельно на других этапах устраивают дорожную одежду и транспортные развязки близ села Ахмат-Юрт, а также ведут земляные работы.

По Гудермесу проезжают до 30 тысяч автомобилей в сутки.

Связать территории

Растет пропускная способность модернизированных трасс



Строительство объездной дороги освободит городские улицы от транзитного транспорта и повысит уровень безопасности движения. Увеличится пропускная способность участка трассы Р-217 «Кавказ», которая обеспечивает транспортную связь России со странами Закавказья.

Комфортное вождение будет обеспечено как в дневное, так и в ночное время. Для этого на транспортных развязках и путепроводах устроят электроосвещение, на всем протяжении объекта разделят встречные потоки бетонным ограждением с противослепляющими экранами. Кроме того, дорожники установят краевое металлическое ограждение с катафотами, новые дорожные знаки и нанесут разметку из термопластика с высоким уровнем светоотражения.

Участок автотрассы в объезд Гудермеса (км 27 – км 34) с четырьмя полосами движения в составе федеральной трассы Р-217 «Кавказ» планируется полностью ввести в строй в 2024 году. В итоге общая протяженность объездной дороги составит 36 км.

Еще один пример – открытие в конце сентября движения по транспортному обходу двух населенных пунктов на трассе Р-255 «Сибирь» в Приангарье. Речь идет о 15-километровом участке, построенном в рамках нацпроекта

«Безопасные качественные дороги» (проект «Развитие федеральной магистральной сети») в объезд с. Тулушка и д. Тракторная в Иркутской области.

Благодаря выполненным работам участок трассы «Сибирь» (км 1524 – км 1538) переведен из IV и III технической категорий во II. Проект предусматривал возведение моста через реку Или, кольцевой развязки в направлении поселка Уховский, а также путепровода через Восточно-Сибирскую железную дорогу. Последний позволил исключить одноуровневое пересечение автомобильной и железной дорог и избавил водителей от постоянно образующейся здесь пробки. Пропускная способность участка федеральной трассы увеличилась в два раза.

На объездной дороге выполнен полный комплекс работ по обеспечению безопасности движения: установлены 7 км линий электроосвещения, около 10 км барьерного ограждения и нанесены свыше 15 км разметки. Кроме того, обустроены площадка для стоянки автомобилей и четыре автобусные остановки.

Разведение транспортных потоков в разные уровни – одна из задач федеральных дорожников. Сегодня на трассе «Сибирь» остался лишь один железнодорожный переезд в районе села

Шерагул. Сейчас ведется разработка проектной документации на строительство путепровода. Реализовать проект планируется до 2027 года.

В конце августа открыто движение по первому участку восточного обхода Новосибирска. Речь идет о путепроводе в составе строящейся транспортной развязки на пересечении восточного обхода с региональной автодорогой Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий. Теперь проезд транспорта осуществляется не по временному объезду, а по новому участку дороги.

Путепровод над автодорогой входит в состав I этапа восточного обхода Новосибирска протяженностью 20 км. Длина сооружения – 114 пог. м, покрытие проезжей части выполнено из щебеночно-мастичного асфальтобетона, на подходах общей длиной 1,6 км – из цементобетона. Устройство цементобетонного покрытия запланировано на всем протяжении строящейся дороги, за исключением мостовых сооружений, его толщина – 24 см, общая высота дорожной одежды – более метра.

В настоящее время строительные работы развернуты на участках I этапа общей протяженностью более 10 км. Подрядная организация продолжает устройство слоев дорожной одежды и цементобетонного покрытия.

Ввод в эксплуатацию I этапа планируется осенью 2024 года. Одновременно ФКУ «Сибуправдор» продолжает работу над проектом III этапа (км 34 – км 49), чтобы в максимально короткий срок приступить к строительно-монтажным работам.

Строительство восточного обхода Новосибирска, четырехполосной дороги I технической категории с раздельным барьерным ограждением, ведется в рамках проекта «Развитие федеральной магистральной сети». В составе I этапа три транспортных развязки и семь мостовых сооружений длиной 1189 пог. м, в том числе эстакадная часть над рекой Иня, автодорогой и железнодорожными путями общей длиной 677 пог. м. Общая протяженность обхода составит около 80 км. Он обеспечит выход с трассы Р-256 «Чуйский тракт» на северный обход Новосибирска, а вместе с этим – на трассы Р-255 «Сибирь» и Р-254 «Иртыш». Это позволит разгрузить участки трассы Р-256 на подъезде к областному центру, где интенсивность движения достигает 60 тыс. автомобилей в сутки, и вывести транзитный транспорт с городских дорог.

В начале августа открыто движение на участке реконструкции трассы Р-255 в Кузбассе. Сквозной пропуск транзитного транспорта обеспечен с 149-го по 158-й км автодороги Р-255 «Сибирь» на границе Кемеровской и Новосибирской областей. Это стало возможным после завершения строительства путепровода через железную дорогу.

Новый путепровод длиной 88 пог. м построен на 153-м км взамен аналогичного сооружения с истекшим сроком эксплуатации. Кроме него, на объекте возведена двухуровневая транспортная развязка на 150-м км, построены 3,5 км новой дороги и реконструированы 5,5 км существующей. Это позволит повысить техническую категорию 9-километрового участка.

Федеральные дорожники выполнили укрепление конусов путепровода и переустройство линий электроснабжения железной дороги, устройство водоотводных лотков, чернение откосов и демонтаж старого путепровода. Эти работы не препятствовали движению транзитного транспорта. Ввод в эксплуатацию состоялся в сентябре текущего года.



Над спецвыпуском работали:
Юрий Бурылин – главный редактор

Сергей Озун – специальный корреспондент
Сергей Лебедкин – верстка

Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru, gazetatr@yandex.ru

На правах рекламы