

Государственная компания «АВТОДОР»

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Дорога «под ключ»

Скорость, безопасность, комфорт

ДОРОЖНАЯ КАРТА

В настоящее время в доверительном управлении Государственной компании «Автодор» находятся федеральные трассы М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева» и А-105 – подъездная дорога к аэропорту Домодедово. Автодор ведет строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области и новой скоростной трассы М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань. На начало 4-го квартала общая протяженность дорог в ведении Госкомпании составила более 3,5 тыс. км, протяженность платных участков – более 1,5 тыс. км. Доля автомобильных дорог в нормативном состоянии достигает 85,5% от их общей протяженности (годом ранее – 83%).

Проекты дорожного строительства становятся одним из стимулирующих факторов выхода экономики из кризиса. Шесть проектов Госкомпании на общую сумму 256,9 млрд руб. входят в национальный перечень перспективных проектов. Всего в концессионном портфеле Автодора значатся 16 проектов. Основным форматом запуска новых инвестиционных проектов являются долгосрочные инвестсоглашения (ДИС). Это строительство обхода Ростова-на-Дону (строительный адрес – обход Аксая) на трассе М-4 «Дон», реконструкция участка автодороги М-3 «Украина», строительство дальнего западного обхода Краснодар.

Предварительные итоги 2020 года

В платную эксплуатацию был введен 85-километровый обход села Лосево и города Павловска. В ноябре запущено движение по третьему пусковому комплексу Центральной кольцевой автомобильной дороги протяженностью более 105 км, который соединяет трассы М-11 «Нева» и М-7 «Волга».

В общей сложности по итогам 2020 года после реконструкции и строительства движение запущено более чем на 280 км скоростных дорог, отремонтировано 244 км дорог, капитально отремонтировано 98 км.

Так, на М-4 «Дон» капремонт производился на участках альтернативного направления: 235–260-й км в Тульской области, 354–401-й км в Липецкой, 414–463-й км в Воронежской. Капитально отремонтирован участок 464–479-й км (обратное направление) в Воронежской области. В рамках планового ремонта на 100 км заменены верхние слои покрытия.

На трассе М-1 «Беларусь» восстановлен верхний слой асфаль-

Развитие сети скоростных автомобильных дорог



Скорость – отличительная черта дорог Автодора.

Комфорт, безопасность, экологичность – ключевые требования наших клиентов – пользователей дорог.

Дорога «под ключ» Довольный пользователь Доходная компания

От Балтийского моря до Черного моря –
2 400 км скоростных дорог, 24 часа в пути

От границы с Республикой Беларусь до г. Екатеринбурга –
2 200 км скоростных дорог, 22 часа в пути (вместо 32 часов сегодня)

От Урала (г. Екатеринбург) до Черного моря –
2 200 км скоростных дорог, 22 часа в пути (вместо 33 часов сегодня)

Скоростная дорога вдоль Черноморского побережья –
230 км (2 часа в пути вместо 6 часов сегодня)

Задачи на перспективу

В программе деятельности Госкомпании на долгосрочный период основными векторами развития сети скоростных дорог обозначены направления Север – Юг и Запад – Восток. В частности, на юге – это реконструкция трассы М-4 «Дон» и программа по расширению узких мест, которая позволит добираться из Санкт-Петербурга до Черного моря в 2023 году со скоростью 110 км в час. Кроме того, реализации на горизонте 2035 года ждут ряд перспективных автодорожных проектов, объединенных в концепцию «Южный кластер»: строительство и реконструкция дорог от Горячего Ключа до поселка Джубга, от Джубги до Сочи и от Джубги до Новороссийска.

На севере – строительство обхода г. Твери на трассе М-11 «Нева». На востоке – строительство до 2024 года скоростной автодороги М-12 Москва – Казань (входит в состав автотранспортного коридора из Европы в Китай). По всем этапам строительства трассы заключены контракты на проектирование и строительство.

Также в стадии проработки находится проект строительства скоростного транспортного коридора от Набережных Челнов через Тольятти, Саратов, Волгоград до Краснодар. Реализация проекта

позволит обеспечить скоростное сообщение между крупнейшими агломерациями и связать Урал и Юг России. Предпроектная проработка и проектирование хорды намечены на 2025–2030 годы, строительство предполагается в 2027–2035 годах.

Кроме того, в настоящее время прорабатывается возможность строительства скоростной автомобильной дороги, которая призвана соединить древние города Золотого кольца – Сергиев Посад, Переславль-Залесский, Ростов, Ярославль, Кострому, Иваново, Суздаль, Владимир. Строительство новой магистрали позволит реализовать огромный туристический потенциал областей, по территории которых пройдет дорога, и в целом даст толчок экономикам этих регионов.

«Нева» в действии

Автомобильная дорога М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург протяженностью 669 км была полностью введена в эксплуатацию в 2019 году. Скоростная магистраль высшей категории проходит в обход населенных пунктов. На ряде участков разрешенная скорость составляет 130 км в час. Время в пути между двумя столицами по этой автодороге занимает 5,5–6 часов. В текущем году за первые 9 месяцев по М-11 «Нева» (секции

1–2 и 4–8) совершенно почти 13 млн поездок (только по 4–8-й секции 6,6 млн), из которых большинство пришлось на летний период. Только в июле по автодороге проехали 2,11 млн (по 4–8-й секции – 1,07 млн) автомобилей, а в августе 2020 года – 2,29 млн (по 4–8-й секции – 1,16 млн) автомобилей.

М-11 «Нева» – первый в России пример инфраструктурной услуги. На протяжении всей магистрали организованы площадки отдыха, multifunctional зоны придорожного сервиса, круглосуточно работают аварийные комиссары. В настоящее время завершены работы по обеспечению М-11 инфраструктурой, необходимой для обеспечения на всем протяжении дороги голосового сигнала и передачи данных по стандарту 4G. В июне в эксплуатацию было введено все оборудование ПАО «МТС», к настоящему моменту на всем протяжении дороги введено оборудование трех крупнейших операторов – МТС, Вымпелком, Мегафон. Таким образом, пользователи помимо возможности вызова экстренных служб получают привычный комфорт в использовании интернет-сервисов. Государственной компанией проведена беспрецедентная работа по созданию недискриминационных условий для размещения всех федеральных операторов сотовой связи.

Окончание на 2-й стр.

Дорога «ПОД КЛЮЧ»

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Трасса «обрастает» не только вышками связи, но и достопримечательностями, в том числе связанными с самыми трагическими событиями в истории страны – Великой Отечественной войной. Напомним: в 1942 году в новгородских болотах погибли 50 000 человек, 30 000 попали в плен, и лишь 13 000–15 000 сумели вырваться из этих болот, названных «Долиной смерти». До начала полномасштабного строительства трассы М–11 «Нева» Госкомпания «Автодор» организовала масштабные поисковые работы, в ходе которых были найдены останки 263 бойцов. Имена 14 из них удалось установить, хотя ранее они числились пропавшими без вести в годы войны. Семеро из них были переданы родным и преданы земле на малой родине, еще трое захоронены в Новгородской области в присутствии родственников.

В августе 2019 года Госкомпания «Автодор» совместно с Поисковым движением России при поддержке Новгородской области провела открытое Всероссийское творческое мероприятие по выбору эскизного проекта памятника погибшим защитникам Родины. К исполнению был рекомендован проект Студии имени М.Б. Грекова. Немногим позднее состоялась церемония закладки памятника на 561-м км автодороги М–11 в Новгородской области. В состав мемориала также было решено включить придорожный киот с двумя мозаиками: образами Новгородской Божией Матери «Знамение» и Святого благоверного князя Александра Невского – они считаются покровителями древней Новгородской земли. Памятник был торжественно открыт в июне 2020 года в рамках празднования 75-летия Победы в Великой Отечественной войне. Тем самым увековечен подвиг солдат и офицеров, которые отдали свои жизни ради будущих поколений.

Обходы Лосева и Павловска

В преддверии отпускового сезона – начале июля 2020 года – было открыто движение по обходу села Лосево и города Павловска на участке км 633 – км 715 автодороги М–4 «Дон» в Воронежской области. Первоначально дорога проходила через эти населенные пункты: трафик достигал 70 тыс. автомобилей в сутки. К тому же по обе стороны трассы работали мотели, стоянки, магазины. Так что транспортный поток двигался со скоростью пешехода, а при ДТП и вообще замирал. В многокилометровых заторах автомобилисты теряли до 7 часов. Учитывая социальную важность и загруженность направления, строители запустили движение на полгода раньше срока. И очень вовремя: меньше чем за месяц по нему проехали около 700 тыс. автомобилей.



27 ноября 2019 года состоялось торжественное открытие трассы М–11 «Нева»

Четырехполосный участок категории 15 с расчетной скоростью движения 110 км в час проходит по территории Бобровского, Павловского и Верхнемамонского районов Воронежской области. Его общая протяженность – 85 км, в том числе 69 км – новое направление, а 15 км – обустройство существующего участка. Проектом предусмотрено строительство и реконструкция 35 мостов и путепроводов и 5 транспортных развязок в разных уровнях, которые позволяют беспрепятственно съехать с трассы по направлению в нужные локализации: Россошь, Белгород, Павловск, Лозовое, Верхний Мамон, а также на региональные дороги. Съезды на бесплатный альтернативный участок расположены на км 698 и км 701.

На обходе расположены два пункта взимания платы: на км 636 и км 672. На первом предусмотрено 16 полос оплаты проезда, на втором – четыре. На всех ПВП есть возможность проезда при помощи транспондера без остановки (со скоростью до 30 км в час). Сейчас работы сместились на следующий участок автодороги – км 715 – км 877, который будет реконструирован с последующей эксплуатацией на платной основе. Таким образом, вся дорога в Воронежской области будет первой технической категории с четырьмя полосами движения, с разделенными встречными потоками и развязками в разных

уровнях, с разрешенной скоростью 110 км в час.

Обход Ростова-на-Дону

Проект обхода Ростова-на-Дону (строительный адрес – обход Аксая) подразумевает реконструкцию с последующей эксплуатацией на платной основе автомобильной дороги М–4 «Дон» на участке км 1024 – км 1091. Необходимость его реализации вызвана тем, что пропускная способность участка рассчитана на 40 тыс. автомобилей в сутки, тогда как фактическая – втрое выше. Существующая дорога будет реконструирована на участках км 1072 – км 1091 (первый и второй этапы) и км 1024 – км 1036 (третий этап). Участок км 1036 – км 1072 – это строительство новой дороги (четвертый и пятый этапы).

Проект стартовал с третьего этапа. Дорожники вышли на площадку в мае 2019 года и в настоящее время активно продолжают работы, идет укладка верхнего слоя асфальтобетона. Проект предусматривает возведение моста через реку Тузов и 83-метрового путепровода над автодорогой к станции Грушевская в Аксайском районе. В апреле 2020 года силами того же генподрядчика началась реконструкция первого и второго этапов обхода Аксая. Согласно технической документации на участках дороги

построят восемь искусственных сооружений, в том числе путепровод на км 1083. Он пройдет над существующей кольцевой развязкой «Сальское кольцо», которая станет частью основного хода М–4 «Дон». В настоящее время на объекте ведутся работы по устройству слоев дорожной одежды, строительству путепровода и съездов в составе транспортной развязки.

Что касается нового строительства 35 км обхода на участке км 1036 – км 1072, то исполнителю предстоит до конца 2024 года завершить строительство трассы и обеспечить последующую эксплуатацию участка на платной основе на срок до 31 декабря 2051 года.

Пятый этап подразумевает строительство новой автомобильной дороги первой категории с расчетной скоростью движения 130 км в час и числом полос от 4 до 6. Магистраль будет пролегать по территории городского округа Новочеркасск и Аксайскому району Ростовской области. На участке км 1038 – км 1072 автодорога пройдет по новому направлению, обходя с восточной стороны город Аксай и хутор Большой Лог. На 1072-м км – примкнет к основной оси М–4 «Дон». Проект технологически сложный: половина протяженности дороги приходится на пойменные части рек Дон и Аксай. Этим обусловлен выбор проектных решений: обустройство нестандартно высоких насыпей, а также большое количество искус-

ственных сооружений – развязок, путепроводов, мостов. В частности, длина мостового перехода через р. Дон составит 1901,34 м, а общая протяженность искусственных сооружений – более 6 км. Работы на пятом этапе планируется начать в четвертом квартале 2020 года.

Дальний Западный обход Краснодара

В августе 2020 года Госкомпания «Автодор» заключила ДИС на строительство, ремонт и эксплуатацию Дальнего Западного обхода Краснодара. Проект реализуется в рамках поручения Президента России по формированию ближних и дальних автомобильных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив. Протяженность новой платной дороги составит 51 км, она свяжет М–4 «Дон» с трассой А–289 (Краснодар – Славянск-на-Кубани). Обход позволит вывести транзитный поток из столицы Краснодарского края, и без того задыхающейся в пробках. За счет этого не только улучшится экологическая ситуация во всей агломерации, но и повысится мобильность местного населения.

Маршрут ДЗОК будет пролегать по территориям муниципального образования города Краснодар, Красноармейского и Динского районов, вдали от существующей и перспективной городской застройки. Согласно документу дорога пройдет вдоль Краснодара, Динского, Красносельского, Нововеличковского, Новотитаровского, Пластуновского сельских поселений и Марьянского сельского поселения. Это будет четырехполосная дорога высшей технической категории с расчетной скоростью 120 км в час, с разделенными встречными потоками. Проектом предусмотрено строительство трех развязок, четырех мостов и девяти путепроводов. Новая трасса будет готова в 2023 году. Ожидаемая интенсивность движения – 22 тыс. автомобилей в сутки.

ДЗОК представляет интерес с точки зрения не только будущего, но и... прошлого. В рамках подготовки территории археологи обнаружили погребение древнего сарматского воина эпохи железного века и другие захоронения катакомбной культуры. Всего за сезон 2020 года ученым удалось обнаружить 199 погребений, где нашли предметы от эпохи бронзы до Средневековья. Сейчас находки изучаются и реставрируются, после чего основная часть из них будет передана в музей-заповедник имени Фелицына в Краснодаре.



Через семь месяцев после запуска движения по М–11 на трассе был открыт мемориал памяти бойцов Волховского фронта

На орбиту скоростей

выведет ЦКАД дорожное движение не только в Московском регионе

МАСШТАБНЫЙ ПРОЕКТ

Только что введен в эксплуатацию третий пусковой комплекс строящейся Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области. Масштабы работ, выполненных строителями, поистине колоссальны! На этом четырехполосном участке ЦКАД протяженностью 105,87 км, соединяющем автодороги М-7 «Волга» и М-11 «Нева», возведено 44 путепровода, 17 мостов, 4 многоуровневые развязки и 5 экодучек. В пиковые периоды на строительных площадках одновременно были задействованы более 500 единиц техники и полторы тысячи рабочих. На строительство дороги ушло четыре года.

Первый по значимости

Гордость комплекса ЦКАД-3 – мост через канал им. Москвы суммарной протяженностью 1416 метров. Общий вес металлоконструкций этого сооружения составляет 9960 тонн. Мостовой переход уникален по архитектурному и конструктивному решению: естественную долину и русло реки проектировщики преодолели одним сооружением, которое возвышается над Дмитровским шоссе, каналом имени Москвы, железнодорожной веткой Савеловского направления и местной дорогой. Центральные пролеты моста позволят судам беспрепятственно проходить по каналу. Этим объясняется и огромный объем земляных работ: только для уравнивания перепада высот между правым и левым берегами канала строителям пришлось произвести выемку грунта в объеме 2,2 млн кубометров.

ЦКАД-3 – третий по порядковому номеру, но первый по значимости. Как ожидается, он возьмет на себя важнейшую роль связующего звена между дорожными сетями на западе и востоке России и станет участком международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай».

Третий пусковой комплекс также является центральным участком всех интеллектуальных транспортных систем кольцевой автомагистрали. На пересечении ЦКАД-3 и трассы М-8 «Холмогоры» построен Центральный пункт управления (ЦПУ) ЦКАД, куда будет стекаться вся информация, связанная с работой АСУДД, систем взимания платы и обеспечения транспортной безопасности.



2020 год для Госкомпании «Автодор» стал годом открытия ЦКАД

На подходе также запуск четвертого пускового комплекса ЦКАД, намеченный на конец текущего года. Его протяженность – 96,9 км. ЦКАД-4 проходит по территории четырех районов и двух городских округов Московской области. Расположенный в юго-восточной части Подмосковья, он соединит федеральные автодороги М-7 «Волга» (нулевой километр ЦКАД) и М-4 «Дон».

ЦКАД-4 пролегает вблизи ряда населенных пунктов и пересекает множество рек и водотоков, что сильно усложняет работу. 23 октября в рамках строительства четвертого пускового комплекса запущено движение по первым трем путепроводам. Два из них соединяют дорогу А-107 «Московское малое кольцо» с деревней Слободка и поселком Образцово, третий обеспечивает связь между населенными пунктами Субботино и Сепурино. Всего в рамках ЦКАД-4 возводится 71 искусственное сооружение общей протяженностью 10,2 км, в том числе шесть транспортных развязок.

Связующее звено

Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (А-113) – один из приоритетных инфраструктурных проектов, реализуемых Госкомпанией «Автодор». Новая кольцевая трасса протяженностью 339 км (МКАД – около 109 км) на дальних подступах к столице перехватит большегрузный транспорт, что позволит разгрузить городские радиальные

магистралей. Для Москвы это будет означать улучшение экологической обстановки, уменьшение количества проезжающего иногороднего транспорта. Новая Москва и Подмосковье получат дополнительный стимул для экономического роста: на прилегающих к ЦКАД территориях развернется строительство транспортно-логистических комплексов, технопарков, офисных зданий, сервисных центров, АЗС и других объектов придорожной инфраструктуры, что обернется созданием десятков тысяч новых рабочих мест.

Но не только это. В глобальном смысле задача ЦКАД состоит в том, чтобы стать частью современной транспортной инфраструктуры, интегрированной с сетью международных транспортных коридоров, проходящих по территории Подмосковья, для реализации транзитного потенциала страны.

С расчетом на вырост

Кольцевая автодорога будет представлять собой скоростную магистраль высшей технической категории. Она будет иметь минимум по две полосы в каждом направлении с разделительными барьерными ограждениями между ними, линиями освещения на всей протяженности и расчетной скоростью движения на большинстве участков до 140 км в час. Кстати, ЦКАД строится с учетом перспективного увеличения трафика: проекты предусматривают возможность расширения проезжей части до шести – восьми полос. На пере-

сечении с федеральными и региональными трассами и железными дорогами построят 22 многоуровневые транспортные развязки, также планируется строительство 72 мостов и 145 путепроводов – всего 239 искусственных сооружений, включая экодучки. Именно эти инженерные сооружения позволят кольцевой дороге нарастить скорость. Сейчас одной из основных причин заторов на дорожной сети Подмосковья остается простаивание транспортных средств у железнодорожных переездов.

ЦКАД строится на принципах государственно-частного партнерства. Это первый инфраструктурный мегапроект в России, частично финансируемый из Фонда национального благосостояния (в размере 150 млрд руб.). Общая стоимость проекта оценивается примерно в 316 млрд руб.

Этап за этапом

Напомним: ЦКАД поделена на несколько пусковых комплексов (этапов). Первый, третий и четвертый проходят на расстоянии 400–800 м от существующей федеральной автодороги А-107 («Московское малое кольцо»), их общая протяженность составляет 339 км. Большая часть пятого пускового комплекса приходится на реконструируемую «малую бетонку».

Кстати, именно пятый этап (от Киевского до Ленинградского шоссе, общая протяженность – 76 км) стал первым из пусковых комплексов ЦКАД, на участке которого стартовало движение: в ноябре

2017 года в его составе был открыт 3,6-километровый обход Звенигородского шоссе. Несмотря на небольшую протяженность новой дороги, местные водители сразу отметили эффект: грузовой трафик по центральным улицам города стал гораздо менее интенсивным, отчего исторический центр, безусловно, только выиграл. Из 76,44 км пятого этапа 28,33 км приходится на участок нового строительства и 48,11 км – на участок реконструкции существующей автодороги А-107 «Московское малое кольцо», проезжая часть которой расширяется до четырех полос движения. Проезд по пятому пусковому комплексу будет осуществляться на бесплатной основе.

Сложно работать вблизи мегаполиса

В начале 2020 года на пятом пусковом комплексе было открыто движение по реконструированному участку протяженностью 9 км, находящемуся вблизи деревни Жёдочи в Наро-Фоминском районе. Вести работы в густонаселенном регионе, каковым является пригород мегаполиса, всегда сложно. Больших финансовых и временных затрат потребовало переустройство инженерных коммуникаций. В границах реконструируемого участка оказались распределительный и магистральный газопроводы, кабельная сеть связи и линии электропередачи.

Только решив эту проблему, строители смогли приступить к дорожным работам. Для укрепления слабых грунтов выполнили большой объем земляных работ. Капитальный тип дорожной одежды предусматривал песчано-подстилающий слой толщиной до 57 см, разделяющую прослойку из геотекстиля, два слоя основания из песчано-щебеночной смеси и, наконец, три слоя асфальтобетона, включая верхний слой на полимерно-битумном вяжущем. Такая конструкция позволит значительно увеличить межремонтные сроки эксплуатации дороги.

Еще одна сложность заключалась в том, что вести реконструкцию старой двухполосной автодороги приходилось в условиях непрекращающегося интенсивного движения транзитного транспорта (30 тыс. и более автомобилей в сутки). В процессе работ транспортные потоки приходилось переключать то на одну, то на другую сторону трассы. И вот участок дороги стал четырехполосным. Хорошее освещение в ночное время суток, осевое барьерное ограждение, разделяющее встречные полосы, сделало движение на трассе более безопасным, максимально снизило риск лобовых столкновений.

Продолжение на 4-й стр.

ЦКАД

Центральная кольцевая автодорога – самый масштабный на сегодняшний день проект в области дорожной инфраструктуры в Московском регионе.

- ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №1**
от М-4 до 11 км А-107 — 49,5 км
- ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №3**
от М-11 до М-7 — 105,9 км
- ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №4**
от М-7 до М-4 — 96,9 км
- ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №5**
«Звенигородский ход» — 76,4 км
- ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №3-5**
от М-10 до М-11 — 7,8 км



На орбиту скоростей



Жемчужиной ЦКАД стал мостовой переход через канал им. Москвы

Окончание.
Начало на 3-й стр.

Возросший трафик на реконструированном участке не стал помехой для жителей близлежащих поселков и деревень. Со стороны населенных пунктов выполнены примыкания, исключены левые повороты. Установлены шумозащитные экраны. При проектировании участка не забыли и о природе. Была построена новая разворотная эстакада с безопасным экопереходом для лесных зверей.

...И испытательный полигон

В конце июня текущего года на ЦКАД-5 был введен еще один участок – от Можайского до Новорижского шоссе. Он включил новый отрезок кольцевой магистрали протяженностью 12 км и 11 км реконструированной части А-107 «Московское малое кольцо». Сложности, с которыми столкнулись там специалисты, характерные и для других этапов строительства ЦКАД, были усугублены ограничениями, связанными с пандемией коронавируса. Но благодаря самоотверженному труду строителей и их профессионализму задача была выполнена.

Новый участок ЦКАД-5, начинаясь от эстакады возле железнодорожной станции Звенигород, продолжается до Можайского шоссе. На нем возведено 5 транспортных развязок, 31 искусственное сооружение, включая пять надземных пешеходных переходов и один подземный, три эколохода для миграции диких животных. Участок позволил исключить проезд транзитного транспорта через населенные пункты по А-107, сократил пробки, которые возникали из-за движения встречных потоков автомобилей в одном уровне. Наряду с другими передовыми инженерными решениями, которые были применены здесь при проектировании и строительстве, для освещения автотрассы использованы инновационные светодиодные светильники, что позволит снизить энергозатраты.

Между прочим, при строительстве пятого пускового комплекса ЦКАД специалисты госкомпании создали полигон для испытания геосинтетических материалов. Уча-

сток, где проводился эксперимент, находится в Истринском районе Подмосковья. Дорожники испытывали геосетки на основе полиэфирных, базальтовых и стеклянных волокон. Также использовались различные пропитки для обеспечения сцепления асфальтобетонных слоев покрытия. Напомним: ранее в рамках строительства участка ЦКАД был открыт опытный полигон в районе деревни Раздолье. В процессе его эксплуатации специалисты мониторили плотность транспортного потока, чтобы оценить состояние дорожного полотна.

Инновационные решения

ЦКАД – дорога высшей технической категории, поэтому при ее строительстве предусматривается применение инновационных материалов и технологий, позволяющих увеличить межремонтные сроки эксплуатации до 12 лет, а по капитальному ремонту – до 24 лет. В частности, для устройства верхних слоев покрытия используется щебеночно-мастичный асфальтобетон, имеющий повышенные эксплуатационные показатели по долговечности, уровню шума, устойчивости к образованию колеи. Также широко применяются геосинтетические материалы, позволяющие повысить несущие характеристики основания дорожного полотна и устойчивость откосов, минимизировать разрушения от резких скачков температуры, а в будущем – сэкономить средства на ремонте. Кроме того, задействована дорожно-строительная техника, оснащенная 3D-системами нивелирования, которая способна выполнять работы по устройству земляного полотна и дорожных одежд в автоматическом режиме с высокой производительностью и качеством.

На ЦКАД также возводятся и принципиально новые объекты дорожной инфраструктуры – экодуки. Это специальные надземные (или подземные) переходы через трассу для диких животных, которые установлены в местах их сезонной миграции. При создании искусственных сооружений предусмотрены мероприятия, защищающие окружающую среду от негативного воздействия автодороги. Это устройство шумозащитных экра-

нов, локальных очистных сооружений, предназначенных для очистки 100% ливневых стоков.

Еще одно направление внедрения инноваций при строительстве ЦКАД касается информационных

технологий. В частности, речь идет об элементах ИТС: кольцевая магистраль будет оснащена современной автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД), станциями метеороло-

гического наблюдения, вертолетными площадками, средствами экстренной связи, стоянками для отдыха водителей и многофункциональными зонами дорожного сервиса.



Над М-4 «Дон» в рамках ЦКАД возводят четырехуровневую развязку

«Свободный поток»

ЦКАД впервые в России будет оборудована новейшей бесконтактной системой взимания платы за проезд free flow («Свободный поток»). Благодаря ей водителям не придется останавливаться у шлагбаумов и оплачивать проезд на стационарных пунктах. Система позволяет фиксировать проезд и списывать деньги автоматически с помощью камер-датчиков. Оплата производится с лицевого счета пользователя по транспондеру. Если нет транспондера, водитель может оплатить проезд по регистрационному номеру своего автомобиля в личном кабинете на сайте Автодора и в мобильном приложении компании.

Технология free flow призвана решить проблему пробок перед пунктами взимания оплаты на платных автодорогах, которые могут возникать при большом потоке транспорта. Кроме того, при использовании системы «Свободный поток» заметно упрощается обустройство дороги, поскольку нет необходимости выделять земельный участок и создавать пункт взимания оплаты с будками, шлагбаумами, дополнительными полосами для движения и другими элементами инфраструктуры.

Технология безбарьерного проезда free flow используется на платных участках автодорог в большинстве европейских стран. Она экономит время: автомобили проезжают пункты оплаты без остановки и не снижая скорости. Госкомпания «Автодор» уже опробовала работу такой системы: на 64-м км федеральной трассы М-4 «Дон» был установлен тестовый комплект оборудования. Теперь этот проект реализуется на ЦКАД, где планируется установить 12 рамок системы «Свободный поток».

Монтаж оборудования на трех таких рамках был завершен в сентябре на третьем пусковом комплексе. Оно предназначено для сбора информации с проезжающих транспортных средств. Это камеры, фиксирующие факт проезда автомобиля и считывающие номера государственной регистрации; лазерные датчики, определяющие габариты автомобиля; антенны, распознающие транспондеры, а также промышленный компьютер. Именно он будет отвечать за первичную обработку информации и ее передачу в центральную систему free flow. Это оборудование станет частью интеллектуальной транспортной системы, единой для всей кольцевой дороги. Кроме рамок, в состав ИТС ЦКАД-3 войдут 75 детекторов транспортного потока, 71 видеокамера АСУДД и 7 метеостанций. Информация с них будет поступать в Центральный пункт управления трассой.

Что нужно знать пользователю ЦКАД

Примерное время в пути по ЦКАД-3 от М-11 «Нева» до М-7 «Волга» – чуть меньше часа. Это платная автодорога первой технической категории с повышенным скоростным режимом и четырьмя полосами движения, по две в каждом направлении. Система взимания платы «Свободный поток» позволит въезжать и выезжать с трассы без остановок, оплачивая проезд транспондером T-pass или с помощью заранее оформленного билета. Проезд будет осуществляться без пробок, на дороге нет светофоров, пешеходных переходов или одноуровневых пересечений с другими трассами.

Способы оплаты

Самым удобным и выгодным способом оплаты на новой дороге станет транспондер T-pass. Более 10 способов пополнения баланса лицевого счета, гарантированные скидки на проезд и программа лояльности Государственной компании «Автодор», мобильное приложение «Автодор» и личный кабинет на сайте avtodor-tr.ru для отслеживания списаний и пополнений, полная история поездок и отчетные документы для юридических лиц – лишь некоторые плюсы использования устройства.



Рамки «Свободного потока» стали частью ЦКАД – «умной дороги»

Оплата с помощью транспондера.

- Списание средств происходит при каждом пересечении рамки системы оплаты.

- После проезда рамки оплаты каждого следующего участка между развязками итоговая скидка пересчитывается и автоматически применяется ко всему пройденному маршруту. При этом время проезда между рамками оплаты не должно превышать 2 часов, в противном случае произойдет разрыв маршрута, система посчитает как проезд по двум разным маршрутам и не применит каскадную скидку.

- Итоговая стоимость проезда отображается в личном кабинете в течение 6 часов после проезда всего маршрута.

Предоплатный способ проезда.

Для пользователей без транспондера для оплаты проезда необходимо до совершения поездки приобрести билет на сайте www.avtodor-tr.ru, в мобильном приложении «Автодор», центрах обслуживания и поддержки или терминалах «Элекснет», предоставив следующую информацию:

- маршрут поездки;
- дату и время начала поездки;
- гос. номер и категорию ТС.

При проезде через рамку системы взимания платы гос. номер будет распознан и определена категория ТС с последующей сверкой с данными в системе, если они совпадут – проезд считается оплаченным.

Постоплатный способ проезда.

В случае въезда пользователя на ЦКАД без транспондера и предоплатного билета необходимо в течение 5 дней оплатить проезд на сайте www.avtodor-tr.ru, в мобильном приложении «Автодор», центрах обслуживания и поддержки или терминалах «Элекснет», предоставив следующую информацию:

- гос. номер и категорию ТС;
- номер мобильного телефона;
- адрес электронной почты.

После ввода данных будет отображена сумма к оплате, которую необходимо внести.

В случае неоплаты проезда пользователю будет выставлен штраф с сохранением долга за проезд по ЦКАД.

Получить консультации по правилам проезда по ЦКАД-3, приобрести транспондеры T-pass или билеты на разовый проезд пользователи могут в центрах поддержки и обслуживания, расположенных в том числе на 99-м км (внешняя сторона), 49-м км (внутренняя сторона) трассы, в комплексе ЦПУ на 55-м км, недалеко от пересечения ЦКАД и М-8 «Холмогоры», а также в здании Центра управления при въезде на ЦКАД со скоростной автодороги М-11 «Нева». Передвижные мобильные пункты продаж размещены и на площадках отдыха. В них пользователи смогут также получить необходимую информацию, приобрести транспондер T-pass, оформить разовый билет и пополнить лицевой счет.



Фасад Центрального пункта управления ЦКАД и другие элементы трассы выдержаны в единой цветовой гамме

Направление — Восток

Трасса М–12 в два раза сократит время в пути между Москвой и Казанью

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Эпитет «глобальный» вполне уместен в привязке к проекту строительства скоростной автодороги М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань. Проложить 794 км инновационной магистрали, отвечающей самым современным требованиям не только отечественных строительных норм, но и международных стандартов (по скорости, безопасности и комфорту), – амбициозная задача. Она по плечу только команде профессионалов, за плечами которых уже немалый опыт строительства в нашей стране первоклассных автобанов. Чего стоит стремительная, как стрела, «Нева», приблизившая Москву к Северной столице.

Импульс к развитию

О начале реализации «самого масштабного в ближайшие три-четыре года» дорожного проекта страны – строительства скоростной трассы М–12, которая станет частью международного транспортного маршрута (МТМ) «Европа – Западный Китай», объявил в июле этого года премьер-министр РФ Михаил Мишустин. Коридор обеспечит безостановочное скоростное автомобильное сообщение между четырьмя из восьми крупнейших агломераций России: Московской, Самарско-Тольяттинской, Нижегородской и Казанской. Трансконтинентальный проект, предполагающий воссоздание Шелкового пути, который не одно тысячелетие связывал Европу и Китай, даст российским регионам импульс к ускоренному развитию. Суммарный прирост внутреннего регионального продукта на этих территориях, по оценкам экспертов, составит более 500 млрд рублей к 2050 году.



10 июля 2020 года премьер-министр Михаил Мишустин дал старт проекту М–12

С учетом особого значения скоростной автомагистрали М–12 Правительство РФ поставило задачу ввести ее в эксплуатацию уже в 2024 году. Общий объем финансирования проекта составит более 650 млрд рублей. Эти инвестиции дадут весомую отдачу в течение ближайших лет после запуска магистрали.

Особенностью трассы М–12 станет значительный макроэкономический эффект (около 2,4 трлн руб.), который сформируется за счет объединения в зоне 8-часовой доступности регионов, продукция которых тяготеет к перевозкам автомобильным транспортом. Это позволит обеспечить стабильный ежегодный прирост внутреннего регионального продукта субъектов РФ и реализацию экономического потенциала отдельных городов и агломераций, а также повысить показатели безопасности дорожного движения.

Трансконтинентальный проект

Итак, вектор направлен на восток. Именно туда проляжет МТМ «Европа – Западный Китай», протяженность которого составит 8445 км, из них 2233 км пройдут по территории России. И если в странах наших партнеров (Казахстан и КНР) маршрут скоростного коридора проложен на основе уже имеющейся сети автодорог (понадобилась лишь реконструкция с учетом новых требований), то российский участок МТМ потребует строительства абсолютно новых магистралей.

Впрочем, несколько участков МТМ на территории России уже построены. Ведь начинается транспортный коридор с Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, связывающего Большой морской порт Северной столицы

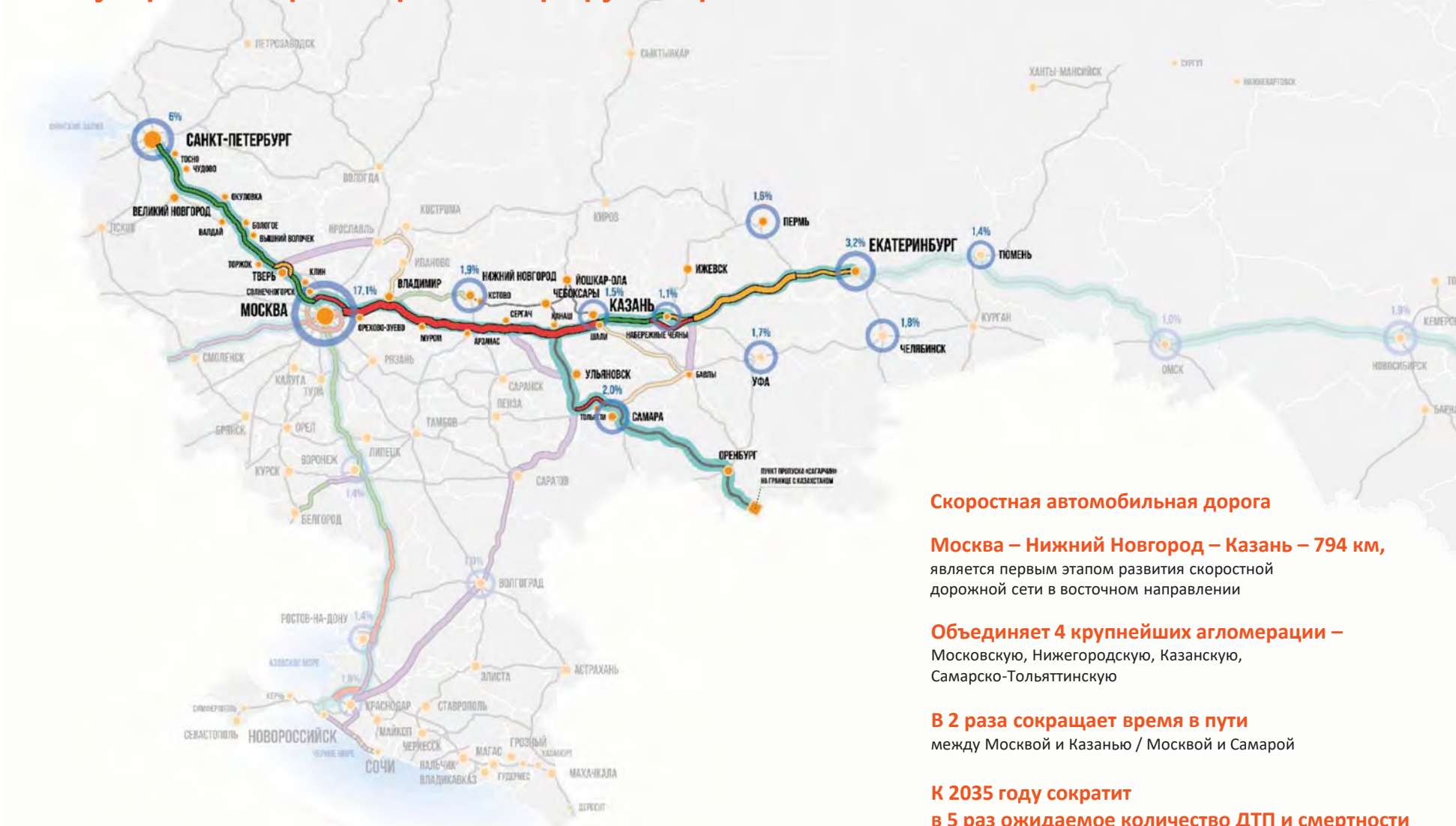
с КАД и выходом на скоростную автодорогу М–11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург, полностью введенную год назад. Движение по следующему звену МТМ – третьему пусковому комплексу Центральной кольцевой автодороги в Московской области протяженностью 105 км – вот-вот будет открыто. Он соединит М–11 с трассой федерального значения М–7 «Волга». Далее маршрут включит в себя скоростную автомагистраль Москва – Казань, которая станет опорной частью МТМ «Европа – Западный Китай».

Трасса М–12 (альтернатива бесплатных дорог М–7 «Волга» и частично М–5 «Урал») пройдет от Москвы через Владимир, Муром, Арзамас, Сергач (Нижегородская область), Канаш (Чувашия) и Шали (Татарстан). Объединив четыре крупнейшие агломерации, она в два раза сократит время в пути между Москвой и Казанью. Автодорога

первой технической категории протяженностью 794 км будет платной, разрешенная скорость движения на ней составит 130 км в час. Ее началом станет транспортная развязка в месте нового выхода на МКАД с федеральной автодороги М–7 «Волга».

Уникальность географического положения автомагистрали Москва – Казань позволит ей стать связующим звеном между создаваемой сетью скоростных автодорог, расположенных в европейской части России (М–11 «Нева», ЦКАД, М–3 «Украина», М–1 «Беларусь», М–4 «Дон»), с крупнейшими региональными центрами и агломерациями на территории Приволжского федерального округа. Строительство скоростной трассы М–12 включено в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай»



Кто будет строить

Согласование трассировки будущей дороги с регионами дало возможность специалистам начать работы по планировке территорий, инженерным изысканиям, резервированию земель для строительства, чтобы следом приступить к проектированию объектов трассы. Ранее было принято решение разделить строительство скоростной автодороги на 9 этапов. Работы по ним должны одновременно завершиться в 2024 году.

Конкурсные процедуры на проектирование и строительство скоростной трассы М-12 проведены уже по семи этапам. Так, строить первый этап (0–80-й км, Московская, Владимирская области) будет компания «Стройтрансгаз». Вторым этапом (80–116-й км, Владимирская область) займется ООО «РСК», третий (116–224-й км, Владимирская область) получило АО «ВАД», четвертый (224–347-й км, Владимирская, Нижегородская области) – АО «ДСК «Автобан». Пятый – российская «дочка» китайской компании CRCC (347–454-й км, Нижегородская область), шестой (454–586-й км, Нижегородская область и Чувашия) – АО «ДСК «Автобан». Подрядчиком на строительство восьмого этапа (663–729-й км) стало ООО «Трансстроймеханизация». Конкурс на строительство нулевого этапа трассы М-12 – обход Балашихи и Ногинска – будет объявлен в ближайшее время.

Между тем госкомпания продолжает подготовку территории под строительство на головном участке М-12, который станет дублером федеральной автодороги М-7 «Волга». Его планируется соединить со столичной Северо-Восточной хордой, которую свяжут с МКАД. Обход Балашихи будет иметь пересечение с Центральной кольцевой автодорогой и А-108 «Московское большое кольцо». Он пройдет по территории Люберецкого, Павлово-Посадского, Ногинского и Орехово-Зуевского муниципальных районов, а также городских округов Балашиха и Электросталь. Проект нулевого этапа весьма сложен, он включает около 40 искусственных сооружений.

Специалисты рассчитывают, что ускорению реализации проекта строительства скоростной автодороги М-12 будет способствовать так называемый транспортный закон – ФЗ № 254 «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» от 31 июля 2020 года. После его вступления в силу разрешительную документацию на ряд ключевых инфраструктурных проектов стало возможно согласовывать по упрощенной схеме.

Цифровой коридор

На транспортном маршруте «Европа – Западный Китай», одним из ключевых звеньев которого станет трасса М-12, создадут самые современные условия как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. Магистраль станет первой инновационной дорогой России, оборудованной всеми элементами современных интеллектуальных транспортных систем.



Здесь в рамках проекта М-12 через четыре года возведут четырехкилометровый мост через Волгу



В рамках проектирования любой магистрали проводится геологическая разведка

Одна из таких составляющих ИТС – это система безостановочной оплаты проезда free flow, которая будет обкатана на ЦКАД. Внедрение «свободного потока» обеспечит равномерное движение транспорта, без остановок у шлагбаумов на пунктах оплаты и перестроений, что приведет к снижению числа ДТП, сокращению времени доставки грузов и пассажиров, расходов на топливо.

Еще один элемент ИТС – автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД), осуществляющая контроль за трафиком, собирающая дорожную информацию, в том числе о нештатных ситуациях и инцидентах. Трасса будет представлять собой «цифровой коридор», когда бортовые устройства автомобиля автоматически взаи-

модействуют с дорожным оборудованием, размещенным по всей протяженности магистрали. Эти данные передаются в телематический сервер, который взаимодействует с контроллерами полос и АСУДД, которая в свою очередь переключает светофоры при приближении автопоездов, обеспечивая управление потоками транспортных средств. В будущем еще одним элементом ИТС станет обеспечение передвижения беспилотного транспорта.

Центральным и Приволжским федеральными округами, включая четыре упомянутые крупнейшие российские агломерации. В итоге это повысит мобильность населения, создаст условия для экономического роста в зоне тяготения новой автомобильной дороги и улучшит инвестиционный климат прилегающих территорий.

Конечно, реализация сложнейшего проекта в рекордно короткие сроки потребует колоссальной концентрации усилий, мобилизации строительных, технических и интеллектуальных ресурсов. Специалисты подсчитали, что в пиковый период на объектах магистрали будут работать до 70 тыс. строителей. Однако, как говорится, игра стоит свеч. Ведь в непосредственной зоне прохождения всей российской части МТМ «Европа – Западный Китай» проживают более 45 млн человек. Но при учете всех территорий, входящих в зону тяготения трассы, число возрастает до 62 млн (примерно 40% от всего населения России). Запуск самого протяженного в мире экономического коридора с огромным потенциалом межгосударственного и межрегионального взаимодействия, охватывающего страны Евразийского континента, даст огромный мультипликативный эффект, развитие всем территориям вокруг.



Проектировщики предложили проект моста через Волгу

Мультипликативный эффект

Реализация проекта МТМ в целом позволит обеспечить высокий рост транзита по направлению Европа – Китай и привлечь около 70 млн тонн внутреннего грузопотока. Транспортный коридор придаст новый импульс социально-экономическому развитию субъектов РФ, существенный стимул к развитию получит бизнес, поскольку параллельно с основной магистралью планируется строительство подъездов к крупным административным и промышленным центрам. Сформируется бесшовное скоростное автомобильное движение между

Заглянуть за горизонт

Госкомпания «Автодор» определилась с приоритетами

Развитие транспортной сети Черноморского кластера



СТРАТЕГИЯ

Одним из факторов восстановления российской экономики в ближайшие годы станут транспортный сектор и дороги. Опорная сеть скоростных дорог, созданием которой занимается Государственная компания «Автодор», не только задает новые стандарты качества и безопасности дорожной сети, но и обеспечивает новые принципы формирования транспортного каркаса страны. Концепция развития сети скоростных автомобильных дорог в России до 2035 года, разработанная Госкомпанией, четко коррелирует с национальными приоритетами. Согласно стратегии новые магистрали будут интегрированы в существующую сеть федеральных и региональных дорог и взаимосвязаны с центрами экономического роста регионов. Основными векторами развития сети скоростных дорог выбраны Север – Юг и Запад – Восток.

Направление – восток

Основу скоростного автотранспортного коридора от центра России на восток составляет строящаяся платная трасса М–12 от Москвы до Казани, которую планируется ввести в эксплуатацию в 2024 году. После ее завершения собираются продолжить это направление до Екатеринбурга. Именно такую задачу – продумать продолжение магистрали на Урал к 2030 году – поставил премьер-министр РФ Михаил Мишустин перед Минтрансом России. Новая трасса должна стать частью скоростного международного транспортного коридора «Запад – Восток». Трасса призвана обеспечить прямые транспортные связи важнейших административных центров Поволжского федерального округа с восточными регионами страны, в том числе интегрировать в единую сеть скоростных дорог Российской Федерации города-миллионники Казань и Екатеринбург.

Предпроектные работы стартуют в ближайшее время. По данным экс-

пертов, существующая федеральная автомобильная дорога М–7 «Волга» от Казани до Набережных Челнов находится в хорошем нормативном состоянии: это трасса первой технической категории с 2–4 полосами движения на всем протяжении. Она войдет в состав нового автомобильного коридора. Далее маршрут пойдет в обход города Набережные Челны. Сейчас проект строительства обхода находится в стадии прохождения экспертизы. Выход дорожников на строительные площадки намечен в 2021 году, а завершить ее планируется к 2025 году. Далее трасса пройдет до Екатеринбурга – это примерно 400 км нового строительства. В настоящее время прорабатываются несколько вариантов прохождения трассы, чтобы минимизировать издержки, в том числе строительные. Кроме того, специалисты прогнозируют интенсивность движения на всех участках и просчитывают варианты организации платного движения, исходя из стоимости тарифов в 1 руб., 1,5 руб. и 3 руб. за километр пути. Общая стоимость строительства дороги от Казани до Екатеринбурга пока не определена, но уже сейчас эксперты предупреждают, что она будет высокой из-за сложного рельефа гористой местности.

Пока усилия Госкомпании как заказчика сосредоточены на начальном участке коридора – дороге М–12. Но даже ее продолжение до столицы Урала – Екатеринбурга – не станет завершением. Если взглянуть с высоты, то будет заметно, что западная и центральная части России гораздо лучше обеспечены сетью автомобильных дорог, чем восточные территории. Задача на отдаленную перспективу – восполнить этот дефицит и продолжить скоростной автотранспортный коридор уже от Екатеринбурга в сторону Хабаровска – через Тюмень, Омск и Новосибирск до Кемерово. Итогом станет магистраль, которая свяжет Санкт-Петербург и Дальний Восток. Это позволит ускорить перемещение грузов и пассажиров, откроет новые возможности как для бизнеса, так и для населения. Впрочем, пока это отдаленная

перспектива: горизонты реализации столь масштабного плана переваливают за 3035 год.

Южный кластер

После запуска в эксплуатацию Дальнего Западного обхода Краснодар в 2024 году можно будет комфортно и безопасно добраться до Черноморского побережья из Центральной России по магистрали М–4 «Дон» со скоростью 110–130 км в час. Но уже в горной местности Краснодарского края начинаются довольно ощутимые временные потери. Логичным шагом становится совершенствование каркаса скоростных дорог непосредственно в прибрежной зоне. В первую очередь разговор идет о новой платной магистрали Дзубга – Сочи, которую летом текущего года Правительство России включило в опорную сеть российских дорог. Действующая двухполосная трасса не справляется с автомобильным туристическим потоком, что особенно наглядно показал сезон 2020 года. Особенно замедляет движение то, что дорога пролегает непосредственно по населенным пунктам, которые, являясь курортными локациями, генерируют постоянный трафик – как автомобильный, так и пешеходный. Это ухудшает экологию и снижает массу привлекательности такого рода отдыха.

Новая скоростная автодорога Дзубга – Сочи пойдет в обход города Туапсе и поселка Лазаревское. Более того, именно с этих участков планируется начать масштабное и дорогостоящее строительство. Стоимость объясняется спецификой местности: горный рельеф и близость расположения природных охраняемых территорий и заповедников предполагает необходимость возведения ряда искусственных сооружений – тоннелей и путепроводов. Подрядчику предстоит в общей сложности возвести 43 моста, 27 тоннелей и несколько эстакад. Примерная оценка Минтрансом России стоимости строительства дороги составляет 2,4 трлн руб. Инвести-

ционные схемы проектов пока не рассчитывались, однако уже сейчас известно, что строить объект будут участками по мере выделения финансирования. И скорее всего, это перспективы уже после 2035 года.

Магистраль Дзубга – Сочи является лишь одним из ряда перспективных автодорожных проектов в Краснодарском крае, который получил название «Южный кластер». Еще два объекта в его составе – это скоростные автомобильные дороги Дзубга – Новороссийск протяженностью 84 км и Горячий Ключ – Дзубга протяженностью 46 км. В настоящее время обсуждается возможность их включения в Комплексный план модернизации и расширения транспортной инфраструктуры до 2024 года. Как говорят эксперты, ввод в строй всех элементов «Южного кластера» благоприятно повлияет на развитие Сочи и всего Черноморского побережья. Особенно это актуально для Туапсинского района – самого напряженного участка на существующей трассе. Если проект будет реализован, добраться от Дзубги до Сочи можно будет за час.

Юго-западная хорда

При реализации заявленных государством планов по строительству коридора Запад – Восток и масштабной модернизации дорожной сети Черноморского побережья Краснодарского края логичным становится следующий шаг – связать эти центры. О важности проекта для будущего страны говорит тот факт, что в сентябре 2020-го Президент России Владимир Путин поручил Правительству РФ проработать проекты развития автострад и железных дорог, ведущих к Черноморскому побережью. В частности, речь идет о юго-западной хорде, которая соединит Екатеринбург и Краснодар. Предполагается, что скоростной транспортный коридор протяженностью 1600 км пройдет через Набережные Челны, Тольятти, Саратов, Волгоград, Краснодар.

Новая магистраль позволит существенно сократить время в пути: от

Урала до Черноморского побережья можно будет добраться, сэкономив порядка 10 часов (сейчас на это уходит 43 часа). Есть и другой, не менее важный интеграционный эффект: трасса обеспечит транспортную доступность соседних регионов, станет дополнительным стимулом экономического развития для Казанской, Нижнекамской, Саратовской, Краснодарской, Волгоградской, Ростовской агломераций. Предпроектная проработка и проектирование хорды намечены на 2025–2030 годы, непосредственно работы по строительству и реконструкции предполагается провести в 2027–2035 годах. Планируется, что проезд по трассе будет платным. Стоимость и финансовая модель проекта пока не определены. Госкомпания рассматривает возможность привлечения средств Фонда национального благосостояния, федерального бюджета, частных инвестиций.

Автодор на сегодня является крупнейшим в России оператором платных скоростных автомагистралей. Многолетний опыт и наработанные компетенции по реализации крупных инфраструктурных проектов становятся все более актуальными и востребованными в свете не только поставленных перед экономикой задач, но и новых рисков. Если все заявленные планы осуществляются, то в горизонте 2035 года и далее скоростными магистралями будут охвачены 44 региона Российской Федерации, на территории которых проживают порядка 75% населения страны. Новая дорожная сеть позволит значительно ускорить как пассажирские, так и транспортно-логистические потоки. К примеру, время в пути от границы Белоруссии до границы с Казахстаном сократится с 27 до 18 часов. Непосредственно на строительстве будут созданы десятки тысяч рабочих мест, более сотни тысяч – в смежных отраслях: автомобилестроении, нефтехимии, электронике, транспорте, логистике, сфере услуг. Таким образом, строительство опорной сети скоростных дорог становится залогом развития экономики десятка регионов и страны в целом.

Над спецвыпуском работали:
Рафик Барсегян – директор по региональным проектам
E-mail: bars777-17@mail.ru

Юрий Бурылин – главный редактор
Людмила Изъюрова, Сергей Озун – специальные корреспонденты
Сергей Лебедкин – верстка
Фото – Госкомпания «Автодор»

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