

## Область

# ДОРОЖНИКИ ОБЕЩАЮТ НАВЕСТИ ПОРЯДОК

**Качество нашей жизни напрямую связано с состоянием и уровнем развития транспортной инфраструктуры и, неудивительно, что вопросы модернизации, реконструкции и ремонта дорог имеют не только экономическое, но и социальное значение. Какие же меры принимают дорожники, чтобы вывести эту жизненноважную отрасль из сегодняшнего плачевного состояния? Об этом «Вестям» рассказал первый заместитель Комитета по дорожному хозяйству и транспорту Алексей СТРУКОВ. Многие в этом интервью касается и дорог Всеволожского района, здесь ответы на вопросы тех, кого интересуют наши дорожные проблемы. Печатается в сокращении.**

Недавно губернатором Ленинградской области Сердюковым было принято решение о дополнительном выделении на дороги из областного бюджета 1,3 млрд рублей. За счет этих средств удастся провести ремонт областной автодорожной сети в большем объеме, доведя суммарную протяженность отремонтированных в течение года автомобильных дорог до 400 км. Это вдвое больше, чем по итогам прошлого года.

Кроме того, удастся снять социальную напряженность по тем дорогам, состояние которых настолько возмущает жителей, что они в течение зимы и весны неоднократно проводили стихийные сборы и митинги. Вплоть, до перекрытия некоторых трасс. Кстати, одна из причин того, что дороги быстро приходят в столь ужасное состояние, заключается в несоблюдении нормативов, но не дорожными строителями, которых чаще всего любят упрекать во всех дорожных проблемах, а автоперевозчиками.

## НА КАКИЕ ДОРОГИ ПОЙДУТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА БЮДЖЕТА?

Рассказывая о том, как будут осваиваться средства дополнительного финансирования, Алексей Струков перечислил основные дороги, которые планируется отремонтировать за счет этих 1,3 млрд рублей:

- Прежде всего, это дорога «Санкт-Петербург – Сосново – Приозерск – Сортавала», по которой будет выполнен полный комплекс ремонтных работ на участке от Петербурга до Васкелово. Также в этом направлении намечен ремонт «дороги-перемычки», соединяющей автодорогу «Санкт-Петербург – Парголово – Огоньки» с Приозерской трассой – на участке от Агалатова до Сертолово. Будет отремонтирована и «перемычка» между Приозерским шоссе и дорогой на Матоксу на участке «Керро – Грузино».

«Дороги-перемычки», соединяющие основную трассу с другими автодорогами, позволяют не только добраться до близлежащих поселков, но и продолжать движение в нужном направлении, переходя с одной дороги на другую. Сегодня, особенно в выходные дни, на Приозерском шоссе часто возникают пробки. Порой, чтобы проехать от Сосново до Питера, автомобилистам приходится тратить более 5 часов! Понятно, что большая часть этого времени уходит на стояние в пробках. Таким образом, отремонтировав «перемычки» – выходы на параллельные дороги, дорожники позволят автомобилистам при возникновении пробки «уйти» с Приозерской трассы на другие автодорожные маршруты, добраться до города «окольными путями».

Много нареканий со стороны населения вызывает состояние автодорог в районе поселка Невская Дубровка. Зимой здесь неоднократно проходили даже проходили митинги, однако дорожники обещают, что все проблемные участки будут приведены в порядок. В этом году на средства дополнительного финансирования намечено полностью отремонтировать дорогу на Пустошь и участок от Мяглово до Мурманского шоссе.

Планируется отремонтировать дорогу «Санкт-Петербург – Матокса» на участке до Кузьмолово, дорогу «Выборг – Светогорск» на участке «Светогорск – Комсомольское». Достаточно серьезно повреждена дорога «Санкт-Петербург –



Парголово – Огоньки – Толоконниково», и сегодня выход автотранспорта на трассу «Скандинавия» затруднен. Однако после ремонта этого автодорожного маршрута на протяжении 20 км проблема должна быть решена.

В прошлом году была отремонтирована дорога от Колтушей до Всеволожска. В этом году намечено выполнить ремонт этой дороги уже по самому Всеволожску – от поворота на Кирпичный завод до трассы «Дорога жизни». Кроме этого, в программу дополнительных ремонтов заложено еще около 30 небольших объектов автодорожного ремонта практически по всем районам Ленинградской области.

В настоящее время разработка адресной программы под дополнительное финансирование близится к завершению. Конкурсы на освоение дополнительных ассигнований в размере 1 млрд 300 млн рублей должны быть проведены до 1 июля, до 10 июля – с подрядчиками, победившими на конкурсах, будут заключены контракты и, соответственно, в середине месяца они смогут приступить к выполнению намеченных ремонтных работ.

## ДОРОГИ НЕ ТОЛЬКО РЕМОНТИРУЮТСЯ, НО И СТРОЯТСЯ

Наряду с программами ремонтов, на территории Ленинградской области реализуется 4 крупных дорожных проекта по развитию областной автодорожной сети.

Ведутся работы по реконструкции Приозерского шоссе на участке от Кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга до Скотного. Подрядчики практически уже выходят на Агалатова. Фактически, здесь строится новая автодорога, которая соединит Санкт-Петербург через Скотное с Васкелово по тому же направлению, что и существующее Приозерское шоссе.

В конце года Приозерское шоссе и новые участки, которые строятся для развития нового автодорожного направления на Приозерск и далее на Сортавалу, будут переданы в ведение «Росавтодора». Приозерская трасса получит статус федеральной автодороги, и ее дальнейшим развитием и строительством будет заниматься уже «Севзапуправдор». А пока же эти работы находятся в ведении областного дорожного комитета.

Сейчас участки новой трассы Приозерского шоссе на участке до Агалатова и Васкелово находятся сегодня в различной степени готовности. В

частности, развязка в районе Скотного уже практически готова.

В этом году должна завершиться реконструкция автомобильной дороги «Лодейное Поле – Вытегра» на участке «2-й – 19-й км». В ходе работ профиль дороги будет приведен к нормативным показателям и станет более удобным для движения автомобилей.

Продолжаются работы по строительству новой автомобильной дороги по трассе «Санкт-Петербург – Морье» («Дорога Жизни»), которая предусматривает комплекс работ по ее благоустройству, устройству тротуаров, установке светофоров, уличного освещения, барьерного ограждения. Фактически, новая дорога 1-й технической категории станет полноценной улицей Всеволожска.

Полностью объект будет готов в 2009 году, но уже к 1 июля будет открыто рабочее движение на участке «Санкт-Петербург – Всеволожск».

## ДОРОГИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ

– **Алексей Васильевич, насколько известны, в дорожной отрасли были приняты новые нормативные документы, согласно которым строительство дорог должно вестись с учетом современных транспортных нагрузок. Расскажите, пожалуйста, подробнее о конструктивных особенностях дорог «нового типа».**

– Действительно, существующие дороги морально устарели и просто-напросто не выдерживают нагрузку. Практически все дороги в Ленинградской области, да и в других регионах России, строились по ГОСТам, принятым еще в 1960-х годах и, соответственно, были рассчитаны на 5-10-тонные грузовики.

Однако сегодня по дорогам идут уже не просто грузовики, а целые автопоезда с грузоподъемностью в десятки тонн. Да что там, на дорогах региона были замечены даже грузовые автомобили с массой едва ли не сто тонн!

С учетом столь стремительного развития автомобильного транспорта в 2004 и в 2007 годах в России были приняты новые ГОСТы, отвечающие тре-

бованиям дня как по интенсивности, так и по безопасности дорожного движения. Это ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения», где определены правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств, и ГОСТ Р 52748-2007 «Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения на дорогах общего пользования».

Последний нормативный документ внес изменения в конструкцию дорожной одежды, повысив ее прочность примерно на 30%. При этом, согласно расчетам, построенная по новым нормативам дорога должна прослужить не менее 10 лет и нормально работать под нагрузкой до 80 тонн.

За счет чего это достигнуто? Прежде всего, новый ГОСТ вводит очень жесткие ограничения по материалу для дорожного основания.

Раньше на дорогах применялись известняковые щебни (их легко отличить по желтоватому цвету и, наверняка, любой из нас неоднократно их видел), месторождений которых очень много на территории Ленинградской области. Однако, по своим прочностным характеристикам известняк уже не может использоваться в дорожном строительстве, поскольку под нагрузкой транспорта массой в десятки тонн он превращается буквально в пыль. Наверное, теперь понятно, почему дороги не выдерживают сегодняшних нагрузок и со временем фактически проламываются под тяжестью автопоездов, тяжело нагруженных лесовозов и грузовиков!

По новому ГОСТу, применение известняковых щебней запрещено, и все основания автомобильных дорог должны выполняться только из гранитных, базальтовых и диабазовых материалов, прочностные характеристики которых существенно выше.

Кроме того, изменилась и сама конструкция дорожной одежды. Во-первых, увеличена толщина щебеночного основания – примерно на 15 см от требований старого ГОСТа. Также увеличено количество и толщина так называемых подстилающих (под верхним слоем) слоев.

Раньше на дорогах применялись одно-, двух-слойные покрытия. Теперь же на автомобильных дорогах 1-й (самой высокой) технической категории должно быть 4 слоя асфальтобетона: 2 нижних слоя, выравнивающий слой и только затем – верхний слой, уже по которому непосредственно едут автомобили.

В целом, если толщина дорожного полотна автомобильной дороги 1-й технической категории, построенной по старым нормативным документам, составляет до 15 см, то толщина новой дороги той же категории составит уже около 40 см.

Таким образом, новые дороги смогут надежно служить в течение не менее 10 лет под нагрузкой порядка 80 тонн. То же относится и к мостовым сооружениям, которые также будут значительно мощнее. Понятно, что это позволит существенно увеличить межремонтные и межремонтные сроки. В результате, вложив значительные средства в строительство новой дороги, бюджет сможет не только обеспечить граждан достойным, безопасным автодорожным маршрутом, но и сэкономить изрядные деньги на выполнении ремонтных работ.

– **У нас в области уже строятся такие дороги?**

– Да, например, в соответствии с новыми нормативными требованиями ведутся работы по строительству нового маршрута Приозерского шоссе от Кольцевой до Агалатова и Васкелово. Однако стоит отметить, что новые нормативы распространяются именно на объекты нового строительства, а не на участки ремонта или капремонта.

Строительство – это сооружение новой трассы на совершенно «пустом месте», реконструкция – строительство новой дороги, полностью или отдельными участками проходящей по трассе существующей автодороги. Но, в отличие от этих видов работ, ремонт нацелен на то, чтобы убрать ненормативную ямочность, трещины, неровности дорожного покрытия и привести его сцепляющий коэффициент к нормативным требованиям. Таким образом, ремонт – это, как правило, лишь замена верхнего слоя асфальтобетона, но сама-то дорога остается прежней!

– **И, в заключение беседы, расскажите, пожалуйста, о программах строительства и реконструкции автодорожных мостов.**

– Мостовых объектов у нас в планах не очень много. Можно отметить, что сейчас завершается проектирование нового моста через Волхов на подъезде к городу Кириши. Существующий мост морально исчерпал себя, да и в целом нельзя, чтобы связь огромного Киришского района с остальной частью Ленинградской области зависела от одного-единственного моста. Поэтому рядом с ним будет возведен новый, современный мост, строительство которого начнется сразу, как только завершится разработка проекта.