



ФДА О МОСТАХ И ПЛАНАХ

Как известно, кризисные явления в российской экономике оказали негативное влияние на дорожную отрасль. Это, в свою очередь, наложило отпечаток на российское мостостроение: многие проекты были заморожены, объем финансирования, прежде всего, на региональном уровне, был существенно сокращен, что привело к банкротству целого ряда мощных мостостроительных компаний.

Однако справедливости ради следует отметить и достижения в отечественном мостостроении. Помимо того, что на 2017 год пришелся основной объем работ по строительству Крымского моста, завершен еще ряд значимых проектов. Модернизация и развитие мостового хозяйства страны продолжается, внедряются инновации, совершенствуется нормативно-техническая база. Успехи и новые планы при этом есть не только по федеральным, но и по региональным объектам, особенно благодаря реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

Благодарим пресс-службу ФДА за помощь в подготовке материала

ДОСТИЖЕНИЯ ПРОШЛОГО ГОДА

В настоящее время наиболее крупным мостовым сооружением, строительство которого реализует Росавтодор, является транспортный переход через Керченский пролив — Крымский мост. Новая транспортная артерия обеспечит пропуск 14 млн пассажиров и 13 млн т грузов в год. Появление регулярного бесперебойного транспортного сообщения позволит расширить товарооборот между регионами, сократить расходы на логистику, повысить туристическую и инвестиционную привлекательность Крыма и Севастополя, а также придать импульс развитию всего юга Российской Федерации.

Самые сложные технологические операции большой стройки пришлось на 2017 год. Строители соединили берега Тамани и Керчи автомобильными пролетами, возвели у фарватера две большие опоры высотой 35 м, на которые установили судоводные арки. Морская операция по транспортировке и подъему на проектную высоту габаритных конструкций в условиях моря стала первой в практике отечественного мостостроения.

Сегодня свайные фундаменты, опоры и пролетные строения готовы на 100%. Мостовики-дорожники выполняют работы по бетонированию деформационных швов, обустройству водоотводов, монтажу барьерных ограждений и мачт освещения, ведется укладка асфальтобетонного покрытия. Также пред-

стоит установить шумозащитные экраны по береговой части моста, систему управления дорожным движением и нанести разметку.

Работы по ключевым элементам железнодорожной части сооружений выполнены более чем на половину.

Также в 2017 году Федеральным дорожным агентством завершены строительство и реконструкция девяти сооружений взамен существующих ремонтонепригодных мостов, находящихся в предаварийном состоянии. Среди ключевых объектов можно выделить реконструкцию следующих мостов: через р. Тобол на 123 км федеральной трассы Р-404 в Тюменской области; через р. Кубань на А-155 в Карачаево-Черкесской Республике; через р. Суходол на км 43+350 М-8 «Холмогоры» в Ярославской области; через р. Волхов на км 122+085 М-18 «Кола» в Ленинградской области; через р. Оленья на км 630+626 Р-228 в Волгоградской области. Всего в прошлом году дорожном сезоне построены и реконструированы 9347 пог. м искусственных сооружений.

Кроме того, в 2017 году федеральные дорожники вели ремонт на 839 искусственных сооружениях, из которых введены в эксплуатацию 643 общей протяженностью 35,2 км.

В нынешнем сезоне продолжится реконструкция ряда объектов, начатых в 2017 году. Два из них расположены в Московской области: мост через р. Велинку на км 55+083 М-5 «Урал»; путепровод через железную дорогу на км 25+950 А-108 «Московское большое кольцо». Ввод в эксплуатацию предусмотрен в 2018 году.

Одним из важнейших объектов является мост через реку Самур в районе пунктов пропуска через азербайджано-российскую государственную границу. Работы по строительству транспортного перехода начались 18 октября 2017 года. Его длина составит 325,3 м, ширина — 17,3 м, а вместе с автомобильными подходами — около 800 м. Технические характеристики будут соответствовать всем требованиям к допустимым нагрузкам на мостовые сооружения в обеих странах. Возведение переправы осуществляется с равным финансовым обеспечением проекта, из бюджетов двух государств будет выделено более 1,2 млрд рублей. Завершить работы на объекте планируется в марте 2019 года.



Церемония закладки первого камня в строительство автомобильного моста через р. Самур на российско-азербайджанской госгранице

Продолжится строительство моста через р. Суру на км 582+300 М-7 «Волга» в Чувашской Республике (1-я очередь), мостового перехода через р. Тюкян на км 702+600 А-331 «Виллюй». Срок завершения — 2020 год. Также намечены к реализации еще ряд проектов реконструкции в нескольких регионах.

ГЧП, ИННОВАЦИИ И НОРМАТИВЫ

На сегодняшний день государству удалось привлечь в развитие дорожной инфраструктуры свыше 110 млрд рублей частных инвестиций. Наибольший объем финансирования за последние годы инвесторы вложили в создание системы «Платон», строительство трассы М-11 Москва — Санкт-Петербург, ЦКАД, Западного скоростного диаметра Санкт-Петербурга и мостов в районе города Камбарка в Удмуртии.

За последние годы в регионах в два раза возросло количество дорожных инвестпроектов, находящихся на этапе подготовки к конкурсам. Сейчас с привлечением частных инвестиций планируется строительство более 20 новых дорог и мостов в Новосибирске, Самаре, Уфе, Тюмени, Татарстане и других субъектах. По оценке Росавтодора, увеличились инвестиционные портфели частных игроков рынка. На ближайшие два-три года их объем оценивается в 600–700 млрд рублей. В числе самых крупных ГЧП-проектов на период после 2020 года рассматривается строительство трассы между курортами Черноморья и Северного Кавказа.

При этом Федеральное дорожное агентство старается применять все доступные передовые методы при строительстве, реконструкции и ремонте мостовых искусственных сооружений. Сегодня большинство проектов по мостам, будь то строительство и реконструкция, ремонт и капремонт, включают в себя современные и инновационные решения.

В настоящее время ведется работа по усовершенствованию нормативно-технической базы. Во-первых, создан каталог возможных дефектов конструктивных элементов мостовых сооружений, которые подлежат устранению по гарантийным обязательствам. К числу основных дефектов можно отнести точечную коррозию, размыв откосов и деформацию водоотводных лотков, трещины в карнизных фасадных блоках. Кроме того, в обновленном документе приведены сроки службы для каждого из конструктивных элементов с учетом интенсивности движения.

Во-вторых, в рамках реализации плана научно-технических исследований и опытно-конструкторских работ ФДА по подпрограмме «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020)» выполняются НИР по 49 темам, обеспечивающим совершенствование, обновление и систематизацию отраслевой нормативно-технической базы. В том числе разрабатываются следующие документы:

■ ГОСТ 33146-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Трубы дорожные водопропускные. Методы контроля»;

■ ГОСТ 33178-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Классификация мостов»;

■ ГОСТ 33179-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Изыскания мостов и путепроводов. Общие требования».

Также разрабатываются новые нормативные документы, гармонизированные с международной практикой, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента ТР ТС 014/2011:

■ ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Межремонтные сроки и периодичность проведения работ по ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них»;

■ «Рекомендации по установлению гарантийных сроков и сроков службы конструктивных элементов мостовых сооружений».

Успешно завершена реализация программы нормативно-технического обеспечения применения композитных материалов в дорожном хозяйстве, позволившая сформировать нормативную и методическую базы для широкого их использования в отрасли. Это, в свою очередь, нацелено на реализацию комплексной программы внедрения композитных материалов, принятой Росавтодором в декабре 2015 года и рассчитанной до 2020 года.

МОСТЫ ЭТОГО ГОДА

Из Федерального дорожного фонда в 2018 году предусмотрено выделение 7850 млн рублей на реконструкцию, 9488 млн на капитальный ремонт и 11290 млн на ремонт мостовых сооружений.

Вместе с тем на сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения по состоянию на начало года 84% мостовых сооружений доведено до нормативного технического состояния.

Крупные объекты реконструкции в 2018 году: мостовой переход через р. Волхов на км 122+085 автомобильной дороги М-18 «Кола» в Ленинградской области (длиной 870,08 пог. м); мост через р. Большой Салым на км 810+976 автомобильной дороги Р-404 (190,503 пог. м) и мост через р. Юганская протока на км 740+863 Р-404 (220,83 пог. м) в Ханты-Мансийском автономном округе; мостовой переход через канал Князегубской ГЭС на км 1106+380 автомобильной дороги Р-21 «Кола» (357,5 пог. м).

Крупные объекты ремонта: мост через р. Китой на км 1843+000 автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» в Иркутской области (344,85 пог. м) и моста через р. Оку на км 102+110 автомобильной дороги «Крым» в Московской области (521,06 пог. м).

Сейчас ведется разработка проектной документации на ремонт Краснофлотского мостового перехода (2528,25 пог. м), капитальный ремонт моста через р. Оку на км 115+180 автомобильной дороги М-4 «Дон» (617,74 пог. м), капитальный ремонт моста через р. Оку на км 102+116 автомобильной дороги М-2 «Крым» (518,9 пог. м).

Приоритеты при составлении программ капитальных ремонтов и реконструкции мостовых сооруже-

ний на федеральных автомобильных дорогах, как отмечают в Росавтодоре, направлены на повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы РФ.

Мосты, находящиеся в неудовлетворительном, предаварийном или аварийном техническом состоянии, должны быть приведены к нормативу. До нормы требуется также довести мостовые сооружения со сниженной грузоподъемностью. Иными словами, при составлении программ основной приоритет — это техническое состояние, его влияние на обеспечение безопасности дорожного движения в целом, в том числе в части соответствия габарита проезда нормативным требованиям.

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ И «ПЛАТОН»

Главным приоритетным проектом последнего времени, направленным на приведение региональной и муниципальной дорожной сети в нормативное состояние, без сомнения, можно назвать «Безопасные и качественные дороги» (БКД). Напомним, он действует в 38 крупнейших городских агломерациях России. На момент начала реализации проекта нормативному транспортно-эксплуатационному состоянию лишь 38% протяженности их дорог. Планировалось, что к концу первого (2017) года БКД к нормативу будет приведено 44% всей дорожной сети агломераций. В итоге план перевыполнен, и значение показателя увеличилось до 52,5%. Предполагается, что к 2025 году, к моменту окончания проекта, оно составит 85%.

На проведение ремонтных работ в 2017 году было выделено почти 65 млрд рублей, из них около 33,7 млрд предоставил бюджет субъектов Федерации. В текущем году общий объем финансирования составит 65 млрд 449 млн рублей.

Кроме осуществления приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», планируется дальше развивать механизмы государственно-частного партнерства в регионах.

Методика отбора проектов строительства (реконструкции), реализуемых субъектами РФ в рамках концессионных соглашений, для предоставления так называемых иных межбюджетных трансфертов была утверждена в 2016 году. Согласно данному документу заявки на участие в отборе могут быть представле-

ны в Росавтодор два раза в год: не позднее 15 апреля или не позднее 15 августа. Решение о софинансировании принимается после подготовки заключения о целесообразности предоставления государственной поддержки и пояснительной записки в отношении отбора регионального концессионного проекта, указанного в заявке, присвоения рейтингов, формирования перечня приоритетных проектов, рекомендации межведомственной комиссии при Минтрансе России.

В 2017 году распоряжением Правительства РФ «иные межбюджетные трансферты» в размере 2 млрд рублей были предоставлены на реализацию проекта Хабаровского края — «Строительство Обхода Хабаровска (км 13 – км 42)» — в связи с высокой степенью его готовности.

В 2018 году на реализацию концессионных проектов средства также будут предоставлены бюджетам Хабаровского края в размере около 5 млрд рублей и Пермского края в размере 982 млн (на реализацию ГЧП-проекта «Строительство и реконструкция автодороги Пермь — Березники с 20-го по 22-й и с 22-го по 25-й км со строительством Восточного обхода г. Перми с 0-го по 9-й км»).

Кроме этого, планируется дальнейшее привлечение внебюджетных инвестиций за счет действия системы «Платон». На сегодняшний день она собрала более 43 млрд рублей, которые направлены в федеральный дорожный фонд. За счет этих средств уже отремонтировано 1,7 тыс. км дорог: самые разбитые автодороги в 40 городах и регионах, а также проблемные участки на 10 федеральных автомагистралях. Кроме того, продолжается строительство новых и ремонт региональных аварийных мостов. По этой программе уже открыто движение по 20 путепроводам.

Среди важнейших региональных объектов, завершенных благодаря системе «Платон», можно выделить мосты Борский в Нижнем Новгороде и Ворошиловский в Ростове-на-Дону. Также запущено движение по Свердловскому мосту в Пензе и Гоголевскому путепроводу в Петрозаводске. В Брянской области открылся мост через р. Десну. В Бурятии введены в эксплуатацию два моста, через р. Селенгу и Цакирку.

Планируется, что в 2018 году в бюджет фонда будет направлено еще 23 млрд рублей, а в 2019 году ожидаются поступления в размере 25 млрд (при сохранении существующего тарифа). ■