

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО О ДОСТИЖЕНИЯХ, ПЛАНАХ И ПРОБЛЕМАХ АВТОДОРА



Государственная компания «Российские автомобильные дороги» подвела итоги прошедшего года и определилась с планами на ближайшее будущее. Об этом рассказал председатель правления Государственной компании Вячеслав Петушенко в ходе пресс-конференции, которая состоялась в Москве. По его мнению, основной итог работы Автодора в 2018 году состоит в повышении привлекательности платных дорог и доверия общества к этой услуге, пока еще новой для российских пользователей.

Беседовала Наталья АЛХИМОВА

Количество проездов по платным участкам дорог в 2018 году увеличилось до 110 млн — это плюс 21,7% к уровню 2017 года и на 65% больше, чем в 2016 году.

Сеть федеральных скоростных автомагистралей, находящихся в доверительном управлении Госкомпании, в настоящее время составляет 3196 км, из которых 1071 км — платные. У последних качественное покрытие, высокий уровень безопасности движения и, благодаря этому, интенсивный скоростной режим, что и привлекает автомобилистов. Сухая статистика говорит о том, что количество погибших на платных дорогах, в частности, на действующих участках М-11 «Москва — Санкт-Петербург», вдвое меньше, чем на дорогах общего пользования. Таким образом, платные автомагистрали, несмотря на высокие скорости движения, благодаря разделению полос, отсутствию транспортных развязок и пересечений в одном уровне, позволяют не только сократить время в пути, но и сохранить жизни людей.

Госкомпания при этом продолжает работать над улучшением качества предоставляемых услуг. В частности, речь идет о повышении скорости проезда по платным дорогам. С этой целью на пунктах взимания платы (ПВП), где перед шлагбаумами порою возникают заторы, вводятся электронные схемы оплаты. Среди них все большим спросом пользуются транспондеры, позволяющие оплачивать проезд в режиме *on-line* без остановки — нужно всего лишь снизить скорость. А для того чтобы водители активнее выбирали подобный способ, Госкомпания предлагает различные привлекательные схемы оплаты и бонусы. По статистике ГК «Автодор», в 2018 году 44% автомобилистов, которые воспользовались платными дорогами, применили для оплаты транспондеры. Годовой рост — 9%.

Что касается строительных итогов отчетного периода, были введены в эксплуатацию новые участки платной скоростной автомагистрали М-11 «Москва — Санкт-Петербург». В 2019 году Автодору предстоит соединить две столицы России, сдав в эксплуатацию эту трассу

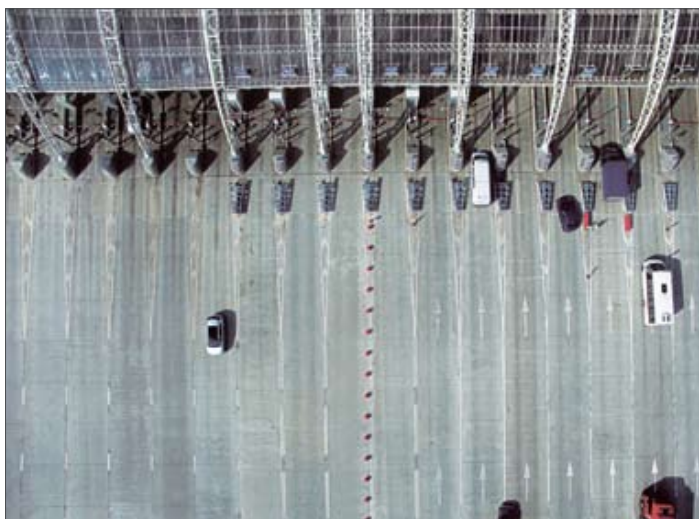
протяженностью 684 км в полном объеме. По словам Вячеслава Петушенко, это одна из главных задач, стоящих перед Госкомпанией сегодня. На текущий момент не сданы в эксплуатацию участки в Новгородской, Ленинградской и Тверской областях общей протяженностью 138 км. Однако в настоящее время все проблемы решены, а работы ведутся в штатном режиме.

В состав трассы, согласно принятому ранее решению, вошел и реконструированный обход Твери. Сейчас он находится в ведении Федерального дорожного агентства, но трафик на уже функционирующих участках М-11 развивается интенсивно, и сегодня практически половина пользователей предпочитают платную магистраль действующей М-10 «Россия». По этой причине одним из предложений Госкомпании в обновленной программе стало строительство нового, дополнительного обхода Твери. Несмотря на реконструкцию, на существующем имеется большое количество светофоров и транспортных развязок в одном уровне. После ввода в эксплуатацию всей платной автомагистрали он может стать «узким местом» на скоростной трассе.

Глобальная стратегическая цель Автодора — соединение качественными высокоскоростными автомобильными дорогами севера и юга страны, обеспечение бесперебойного проезда от Санкт-Петербурга через Москву и Краснодар до Севастополя. В связи с этим в 2019 году предстоит решить ряд вопросов и на автодороге М-4 «Дон», которая является составной частью МТК «Север — Юг».

Так, досрочно (в декабре) планируется сдать в эксплуатацию строящийся участок Лосево — Павловск в Воронежской области. Сегодня здесь М-4 «Дон» сужается до двух полос в каждую сторону, что чревато огромными пробками, особенно в период отпусков. Длина заторов тут измеряется порой десятками километров. Строящийся платный обход протяженностью 85 км должен снять остроту ситуации. По словам Вячеслава Петушенко, время доставки грузов и проезда автомобилистов к Черному морю существенно сократится.

В 2019 году также начнется активная фаза строительства обхода Аксая в Ростовской области. Цель проекта — разгрузить следующий после Лосево проблемный участок на М-4, тоже испытывающий пиковые нагрузки в летний сезон. Строящаяся трасса станет частью большого обхода Ростова-на-Дону. Предусмотрена реконструкция М-4 на участках км 1024 — км 1036 и



км 1072 — км 1091, а также строительство новой трассы с 1036 по 1072 км. Общая протяженность объекта — 65 км. Новое строительство — 35,5 км. Строить дублер М-4 будут по немецким технологиям.

Самый сложный участок проходит по пойменной части реки Дон, он предусматривает строительство 24 искусственных сооружений на слабых грунтах. Самым крупным объектом станет мост через Дон высотой 20 м и протяженностью 1800 м. Проектом предусмотрено также сооружение ветровых электростанций, их энергия будет использоваться для освещения автомагистрали. Это решение в Ростовской области будет использовано впервые. В настоящее время осуществляется подготовка территории под будущую дорогу. Полностью обход Аксая намечено сдать в эксплуатацию в 2024 году.



В план ГК «Автодор» на текущий год вошло также начало работ по строительству Дальнего западного обхода Краснодара. Как ранее сообщала пресс-служба Госкомпании, в феврале было получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» по этому проекту. Протяженность обхода — 51 км. Маршрут проложен таким образом, чтобы минимизировать необходимость сноса существующей застройки. В рамках обхода предстоит простроить четыре моста, три транспортные развязки и 20 путепроводов.

— Реализация проекта позволит существенно сократить время в пути к транспортному переходу через Керченский пролив, вывести транзитный трафик из городской черты Краснодара, — отмечает Вячеслав Петушенко. — Исходя из этого, мы сможем проехать 2 тыс. км на 6 часов быстрее, чем сегодня.

Еще одна важная задача, она же проблема, — продолжение строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) в Подмосковье. Здесь графики давно уже не выдерживаются по разным, объективным и субъективным, причинам. По словам Вячеслава Петушенко, Автодором подготовлены предложения в Правительство РФ о новых сроках. Сейчас пересмотренные графики жестко отслеживаются. Три пусковых участка — первый, третий и пятый — теперь запланировано сдать в октябре 2020 года, четвертый — в 2021 году. В текущем году вводов на ЦКАДе не предусмотрено.

Говоря о причинах переноса сроков, руководство госкомпании называет три основных момента. Первое — это неудовлетворительное качество проекта, кото-

рый был сделан несколько лет назад и уже не соответствовал современным запросам. Многие решения пришлось пересматривать, что повлекло за собой срыв сроков. По этой причине на строительстве ЦКАД сегодня есть «узкие места», которые «требуется расширять». Новые предложения и графики, сформированные Госкомпанией, предусматривают соответствующие мероприятия.

Вторая причина связана с системными проблемами, обусловленными российским законодательством. Прежде всего, это сложный процесс освобождения территории, выкупа и оформления земель в государственную собственность, перевода их из одной категории в другую. По словам Вячеслава Петушенко, за период с октября 2018 года подготовку территории на первом, третьем и пятом участках ЦКАД удалось довести с 70 до 98%, на четвертом — с 12 до 48%. То есть, по сути, прорыв на сегодняшний день в этом вопросе произошел.

Третья причина переноса сроков состоит в том, что за прошедшие с момента утверждения проекта 10 лет изменились территориальные границы столицы и области, Москва стала больше. Это не было ранее учтено и особенно коснулось искусственных сооружений. Во многих случаях пришлось переделывать их проекты в соответствии с новыми техническими условиями, для столицы иными.

В числе других проблем Вячеслав Петушенко называет нехватку мощностей и квалифицированных кадров у подрядных организаций. В ГК «Автодор» отмечают, что все перечисленные вопросы взаимосвязаны, они наталкиваются на системные проблемы.



Что сегодня сделано для их решения по ЦКАД? По указанию Правительства РФ создан оперативный штаб, который занимается ими в ручном, ежедневном режиме. Дважды в неделю проводятся оперативные совещания на проблемных участках.

По словам Вячеслава Петушенко, по каждому пусковому комплексу увеличены ресурсы. По всей стране искали лучших специалистов, которые не понаслышке знают, что такое строительство искусственных сооружений и дорог, и усилили ими подрядные предприятия. Концессионерами решены все вопросы, связанные с финансированием строительства, и сегодня деньги на необходимые мероприятия выделяются своевременно и в нужных объемах.

Есть позитивные сдвиги и по законодательству. С 1 января текущего года вступили в действие изменения в Налоговый кодекс с точки зрения переустройства инженерных сетей. Это способствует оперативному решению вопросов, связанных с выделением земель на строительство дорог. В Минстрой направлен также целый ряд поправок в Градостроительный кодекс.

В Госкомпании при этом утверждают, что перенос сроков не скажется на качестве строительства. Качество на платных магистралях — первостепенная задача при любых обстоятельствах, для решения которой создана жесткая система контроля. Стимулом для строителей является и то, что на сегодняшний день концессионер по долгосрочному инвестиционному соглашению несет ответственность за эту дорогу более 20 лет.

Контроль на объектах, где заказчиком выступает ГК «Автодор», организуется многоступенчатый. Каж-

дый случай несоответствия по качеству приобретает характер ЧП. Например, на М-11 подрядчику пришлось разобрать три искусственных сооружения, которые были построены с нарушениями.

Еще одна сторона деятельности Госкомпании связана с обеспечением контроля взимания платы за проезд. Большую остроту приобрела в последнее время необходимость борьбы с «зайцами», которые норовят проскочить ПВП, даже с риском аварийного исхода. Иногда при этом сбивают слагбаумы. Сегодня принято решение об изменении их конструкции: ПВП сложно будет проскочить, не повредив собственный автомобиль. Кроме того, планируется каждый шлюз пункта взимания платы оборудовать камерами фото-видеофиксации и светофором, а проезд на красный свет, являясь нарушением ПДД, подразумевает существенные штрафы. Ожидается, что соответствующие изменения в КоАП будут приняты весной 2019 года. Опять же борьба с нарушителями правил движения на платных участках — это еще и работа в интересах повышения безопасности, потому что «зайцы» часто становятся виновниками ДТП перед пунктами взимания платы.

А на ЦКАД, кстати, ПВП не строят. Там планируется организовать так называемый механизм свободного потока (free flow) — систему безостановочного движения, для обеспечения которого вдоль трассы установят рамки для оплаты посредством транспондеров. Это будет первый такой опыт в России. Для реализации идеи в январе текущего года создано юридическое лицо «Единый оператор ЦКАД», к задачам которого относится также привлечение инвесторов. ■