

Евгений БЕЛЯКОВ

■ Трассу реконструируют, сделают более широкой и оставят для шоферов бесплатный дублер.

В следующем году на дороге, соединяющей Москву и Минск, произведут масштабные работы по обновлению. На трассе М-1 «Беларусь» собираются возводить десятки развязок и строить платные участки. В госкомпании «Автодор» сейчас ищут инвесторов, готовых вложить деньги в развитие в обмен на часть будущих доходов. Проектом уже интересуются несколько крупных европейских компаний. Что конкретно сделают на трассе? Во сколько обойдется реконструкция? И как в конце концов это изменит жизнь россиян и белорусов, пользующихся этой дорогой? Корреспондент «СВ» выяснил все детали внушительного проекта.

ТРЕТЬ ИНВЕСТИЦИЙ - ОТ БИЗНЕСА

Минское шоссе (так обычно называют трассу М-1 «Беларусь») и сейчас - одно из самых современных в России. Доехать из Москвы до столицы братской республики в среднем ритме можно всего за семь часов. Но вскоре время в дороге может еще сократиться, а вот стоимость проезда - увеличиться. Это произойдет после того, как на трассе появятся еще два платных участка.

Один уже работает несколько лет. 18,5 километра скоростной магистрали построили, чтобы можно было объехать пробки подмосковного города Одинцово. Проезд там стоит от 100 до 960 рублей (в зависимости от времени суток и габаритов машины). Теперь же в «Автодоре» планируют сделать на трассе еще два подобных отрезка:

SOUZVECHE.RU

О НЕОБЫЧНЫХ
ТУРИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТАХ
ПО БЕЛАРУСИ
ЧИТАЙТЕ НА САЙТЕ

По Минскому шоссе с ветерком:

БЕЗ СВЕТОФОРОВ, С ЭКОДУКАМИ, НО ЗА ДЕНЬГИ



с 33-го по 84-й километр и с 84-го по 132-й. Первый собираются сдать в 2020 году, а второй - после 2021 года, но тут пока без точных сроков.

- Общий объем затрат по проекту реконструкции первого участка должен составить примерно 58 миллиардов рублей, - пояснили в «Автодоре». - Но почти треть этой суммы - внебюджетные инвестиции от частных компаний. Проектом уже интересуются как европейские, так и азиатские корпорации. Более конкретно о партнерах можно будет говорить только после официального объявления конкурса на участие в проекте.

том уже интересуются как европейские, так и азиатские корпорации. Более конкретно о партнерах можно будет говорить только после официального объявления конкурса на участие в проекте.

По второму участку актуальных расчетов пока нет. Его начнут проектировать чуть позже. Как рассказали в «Автодоре», в планах - введение платного проезда и на остальной части трассы - после 133-го километра. Но тут о каких-либо конкретных шагах пока даже не заикаются. Ясно одно - и это прекрасная новость для экономных водителей - у всех платных участков будет бесплатный альтернативный проезд. Этого требуют российские законы.

РАЗВЯЖУТ ШЕСТНАДЦАТЬ УЗЛОВ

Строительство первого 50-километрового участка начнут уже в следующем году. До Московского малого кольца (А107) машины и сейчас летят. Там есть по четыре полосы в оба направления, и никакой реконструкции не требуется. А вот дальше возникают заторы, потому что дорога, словно бутылочное горлышко, сужается до двух полос.

Как планируют в «Автодоре», платный участок до 84-го километра расширят до трех полос, установят барьерное ограждение и повысят разрешенную скорость до 110 км/час. Это значительно уменьшит пробки.

- Движение по всем платным участкам будет абсолютно бесветофорным. Для этого в ближайшие годы перестроим шестнадцать

узлов. Сделаем развязки и многоуровневые пешеходные переходы. Например, в районе Кубинки, где находится парк «Патриот», - пояснили представители «Автодора». - Реконструкцию будем проводить по частям, чтобы избежать массовых заторов.

Как считают в госкомпании,

Кельбах. - Когда отношения с Европой наладятся, мы уже будем готовы к наплыву грузового и туристического потока. Построить прямолинейное полотно совсем не сложно - сложнее создать развязки, что мы и будем делать.

БАРЬЕРОВ НЕ БУДЕТ

Платная дорога сейчас ассоциируется со шлагбаумами. Остановился - отдал деньги - поехал дальше. Такая система задерживает поток машин и снижает среднюю скорость на трассе. Да, можно воспользоваться транспондером (специальное приспособление, которое крепится на лобовом стекле и позволяет проезжать пункт оплаты без остановки - деньги списываются со счета водителя). Их уже приобрели около миллиона человек. Но для тех, кто пользуется трассой пару раз в год, покупать этот агрегат нет никакого смысла. Даже несмотря на скидку, которую можно получить при проезде. Поэтому в «Автодоре» планируют сделать специальное мобильное приложение, которое станет заменой транспондеру.

Еще один важный аспект - цена. Точных данных о том, сколько будет стоить проезд, пока нет. Это будет зависеть от затрат и условий, на которых заключат соглашение с частным инвестором.

- Факторов много: тарифы,

КСТАТИ

Протяженность платных участков на всех федеральных дорогах сейчас составляет семьсот километров. Их львиная доля приходится на трассу М-4 «Дон». Это самая загруженная в последние годы дорога страны. Кроме того, платные участки есть на трассе М-1 Москва - Минск, на трассе М-3 Москва - Киев и на автомобильной скоростной дороге М-11 Москва - Санкт-Петербург.

популярность Минского направления у автомобилистов будет только расти. К 2021 году транспортный поток должен увеличиться почти в два раза, с нынешних тридцати тысяч машин в сутки до пятидесяти тысяч. К таким изменениям нужно быть готовыми. Причем введение платы за проезд - это лишь последний этап. До этого необходимо максимально подготовить всю необходимую инфраструктуру.

- Мы впервые делаем все заранее, - заявил Сергей

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Олег СКВОРЦОВ, президент Ассоциации дорожных научно-исследовательских организаций «РОДОС»:

- Платную дорогу нужно строить за частные деньги, а не за бюджетные. Сколько себя помню, эту дорогу постоянно реконструировали. Необходимость ее развивать у меня сомнений не вызывает. А вот коммерческая составляющая выглядит сомнительной. В любой стране мира платные дороги делают для того, чтобы сэкономить бюджетные деньги. Пришел инвестор и сам все сделал. А у нас такое ощущение, что мы их делаем, чтобы просто сделать платными. Большую долю денег все равно вкладывает государство. С нашими процентными ставками вложения будут отбиваться очень долго. В Европе при ставках в 1 - 2 процента годовых срок окупаемости составляет десять лет, а у нас - лет пятьдесят.



profautodor.ru