

# Спецстрой России – лучшие традиции дорожного строительства

**Федеральное агентство специального строительства (Спецстрой России) является федеральным органом исполнительной власти, силами инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований осуществляющим организацию работ в интересах обороны и безопасности Российской Федерации.**

Основным предназначением Спецстроя России является строительство и реконструкция объектов специального и производственного назначения, жилья и социальной инфраструктуры, обслуживание и восстановление единой сети электросвязи Российской Федерации.

Вместе с тем, в перечень основных задач Спецстроя России входит строительство, восстановление и капитальный ремонт автомобильных дорог оборонного значения и общего пользования.

За относительно небольшой период своей деятельности дорожно-строительными воинскими формированиями Спецстроя России сдано более 12 тыс. километров автомобильных дорог, построено свыше 300 мостовых сооружений и 7 тыс. различных водопропускных труб.

Агентством накоплен значительный опыт дорожно-строительных работ в самой неблагоприятной климатической обстановке, условиях вечной мерзлоты, горной и болотистой местности.

Обладая необходимыми производственными мощностями, Федеральное агентство специального строительства имеет и соответствующую кадровую подпитку – в ведомственном Военно-техническом

университете с 1974 г. обучаются специалисты по строительству, восстановлению и эксплуатации военно-автомобильных дорог и аэродромов, постоянных и временных мостов, переправ и тоннелей.

В настоящее время в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы на 2002–2010 гг.» Спецстрой России осуществляет дорожное строительство на территории 14 субъектов Российской Федерации, в том числе в суровых условиях Сибири и Дальнего Востока.

В Калужской области дорожно-строительными воинскими формированиями Спецстроя России осуществлены работы по капитальному ремонту федеральной трассы М-3 «Украина».

Узкая старая дорога, на которой с трудом могли разъехаться два большегруз-

ных автомобиля, постепенно превратилась в современную четырехполосную магистраль шириной более 20 метров.

В преддверии возможного проведения зимних Олимпийских игр в городе Сочи, в Тульской и Липецкой областях дорожно-строительными воинскими формированиями Спецстроя России сдано в эксплуатацию более 25 километров автомагистрали М-4 «Дон» – единственной транспортной артерии, соединяющей центр и юг России.

В Рязанской области полным ходом идет подготовка к сдаче участка автомобильной трассы М-5 «Урал».

Но основные силы Спецстроя России, как и прежде, сосредоточены на выполнении задач, имеющих важнейшее стратегическое и мобилизационное значение. Это, прежде всего – самый грандиозный проект современной России – федеральная автомобильная трасса М-58 «Чита–Хабаровск», являющаяся частью Второго трансъевропейского транспортного коридора (Париж–Берлин–Москва–Владивосток).

Решение о строительстве автомагистрали М-58 «Амур» было принято Советом Министра СССР еще 13 июля 1966 г., однако, в силу того, что дорожно-строительные





подразделения только начинали формироваться, работы велись медленно. Чтобы ускорить строительство и ввод в эксплуатацию дороги, руководство страны в 1994 г. возложило обязанности по созданию автодороги на Федеральное дорожно-строительное управление при Министерстве обороны Российской Федерации, воинские формирования которого в дальнейшем вошли в состав Спецстроя России.

С учетом опыта строительства Байкало-Амурской магистрали дорожно-строительными воинскими формированиями за шесть лет было построено и сдано в эксплуатацию 430 км автодороги, в том числе участки «Знаменка–Чернышевск», «Жирекен–Сбега–Могоча», «Сковородино–Талдан–Гонжа», «Свободный–Белогорск», «Завитинск–Буряя».

27 февраля 2004 г. работы по первой стадии — созданию грунтового и щебеночного покрытия дороги — в большей своей части были выполнены. На «Амуре» открыли сквозное рабочее движение. В настоящее время участки трассы «Чита–Хабаровск», проходящие по территориям Еврейского автономного округа, Читинской и Амурской областей, достраиваются.

Окончательное завершение строительства дороги с устройством асфальтобетон-



ного покрытия на всем ее протяжении планируется на 2009 г.

Ширина ее проезжей части составит 7 метров, земляного полотна — 12 метров, расчетная интенсивность движения — 3000 автомобилей в сутки, расчетная скорость движения — 100 километров в час, протяженность только новых участков — 2165 километров (всего — более 3000 км).

Увеличение размеров дорожной сети, по мнению специалистов агентства, обязательно должно сочетаться с улучшением ее качества. Поэтому к выполнению своих обязанностей воины-дорожники подходят очень ответственно. При подразделениях постоянно действуют современные, аттестованные в установленном порядке лаборатории, оснащенные новейшим оборудованием для испытаний дорожно-строительных материалов и конструкций автомобильных дорог.

Особое внимание уделяется применению новейших дорожно-строительных технологий, а также вопросам повышения качества ремонтных работ. Так, при строительстве трассы М-58 «Амур» впервые в истории отечественной дорожной отрасли произошла замена железобетонных пропускных труб и мостов дешевыми, и, вместе с тем, не менее качественными металлическими гофрированными конструкциями. На отдельных участках дороги, в качестве эксперимента, использовалось покрытие из полимерцементногрунтовой смеси. Также высокоэффективной показала себя технология применения различных геосинтетических материалов.

По оценкам специалистов ГИПРОДОРНИИ, стоимость строительства трассы «Чита–Хабаровск» сравнима с бюджетом

дорожной отрасли страны за 2 года. И все-таки реализация такого дорогостоящего проекта необходима, ведь автодорога «Амур» имеет огромное значение для экономического и социального развития регионов России. Являясь связующим звеном между прилегающими краями и областями, имея выход на Азиатские страны, магистраль позволит не только интегрировать Дальний Восток в единую дорожную систему Российской Федерации, но и решит задачу включения России в систему мировых транспортных коммуникаций. С вводом в эксплуатацию трассы «Чита–Хабаровск» на карте мира появится самая длинная транспортная артерия — «Москва–Владивосток» (11000 км).

По своему значению, темпам и масштабам работ — это одна из крупнейших строек нашей эпохи, в которой лучшие традиции дорожного строительства XX века — опыт, энергия, энтузиазм — сочетаются с высокими технологиями XXI столетия.

Строительство автомобильных дорог оборонного значения «Чита–Хабаровск», «Москва–Воронеж», «Москва–Киев» и «Москва–Самара» осуществляется Спецстроем России в рамках государственного оборонного заказа, что позволяет существенным образом ускорить темпы строительства и создать реальную основу для решения вопросов обороноспособности России.

Возможно, именно уникальное сочетание скорости и качества выполнения важных государственных задач и является одной из причин доверия к Федеральному агентству специального строительства на самом высоком правительственном уровне.