



ИМПУЛЬС РАЗВИТИЮ

Кольцевая автодорога позволила не только избавить город от тяжелого транзитного транспорта, она выполнила и еще одну важнейшую функцию: дала импульс принципиально новому развитию городской транспортной инфраструктуры. Речь – о строительстве подходов к Кольцевой, или подключении КАД к улично-дорожной сети (УДС) Петербурга. Надо сказать, что многие сооружения, выполненные в рамках подключения КАД к УДС Петербурга, значились еще в двух предыдущих генеральных планах развития города (тогда еще Ленинграда). И кто знает, появились бы они на карте города, если бы не КАД...

С 2000 года в нашем городе была сформирована и реализовывалась программа строительства подходов к КАД. В числе фигурантов программы – путепроводы в продолжение важнейших транспортных магистралей Северной столицы. В рамках адресных программ Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству в 2001 году осуществлено проектирование и начато строительство новых путепроводов – на станции Шушары через железнодорожные пути Витебского направления, на продолжении проспекта Энгельса через окружную железную дорогу в районе промзоны «Парнас», на проспекте Стачек через железнодорожные пути станции Автово.

В 2002 году началось строительство нового путепровода на продолжении проспекта Косыгина через железнодорожные пути станции Заневский Пост, а также путепровода, соединяющего Российский и Индустриальный проспекты через железнодорожные пути Ладожского направления, и путепровода на стыке Шафировского проспекта с Индустриальным проспектом. Были построены путепровод через железнодорожные пути Витебского направления в створе Дунайского проспекта и эстакада, соединяющая Витебский проспект с развязкой КАД в поселке Шушары – с выходом на Московское шоссе. Реконструирован путепровод на Пискаревском проспекте через железнодорожные пути в районе пересечения с проспектом Непокоренных.

Можно однозначно констатировать, что столь масштабного прорыва сквозь острейший дефицит современных инженерных сооружений в Петербурге за последние многие годы не было. Между тем, у каждого из названных проектов есть своя непростая история...

СТРОЙКА С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

КАК ПЕГАС ВСТАЛ ПОПЕРЕК ДОРОГИ

Не исключалось, что путепроводная развязка, строящаяся в районе Мурино, не будет сдана в срок. Причиной тому было упорство владельцев гаражей, оказавшихся на пути нового строительства.

Земля под гаражи была выделена еще в 1999 году по линии Общества автолюбителей Выборгского района. При этом, правда, ставилось следующее условие: немедленно освободить участок при возникновении необходимости. Необходимость не заставила себя долго ждать, и аргументы здесь были весьма вескими: путепровод включен в программу строительства подходов к Кольцевой автодороге.

Обитатели гаражной стоянки под поэтическим названием «Пегас» не бездействовали: дело уже дошло до районной администрации, прокуратуры и суда. А вот строители простаивали, поскольку именно в границах стоянки должна была быть построена одна из опор будущего путепровода. При этом работы на строительстве прочих опор шли с опережением графика.

Представители фирмы-подрядчика печально шутили: еще две недели промедления – и срок ввода развязки в эксплуатацию, намеченный на ноябрь 2002 года, будет сорван, а на месте стройплощадки останутся соседствовать сразу две химерические фигуры: крылатый конь и путепровод-хромоножка... Однако дело, к всеобщему облегчению, разрешилось миром.

Движение транспорта по новому путепроводу открылось вовремя, и это было тем более важно, поскольку строительство развязки явилось первым шагом в реализации городской программы строительства подходов к КАД. Виадук длиной в 679 м и стоимостью в 400 млн рублей связал северную планировочную зону Петербурга с КАД, став дублером существующего путепровода на проспекте Культуры. Важным событием стало и с точки зрения экологии, если учесть, что в районе действовали 160 промышленных предприятий.

«ВОТ НОВЫЙ ПОВОРОТ...»

Еще одна непростая история – строительство многострадального путепровода в створе проспекта Косыгина. Пуск движения здесь долгое время находился под вопросом. Проект строительства включал сооружение собственно виадука и дороги до границы с Ленинградской областью. Далее требовалось проложить дорогу по Ленобласти до соединения с Колтушским шоссе. На бумаге данный вопрос решался просто: строительство дороги входило в проект реконструкции участка Колтушского шоссе и фигурировало в областной программе устройства подходов к КАД на 2004 год в соответствии с федеральной программой «Модернизация транспортной





системы России на 2002–2010 годы». Речь шла всего-то о 250 м трассы, примерная стоимость которых на тот момент – 6–8 млн рублей. Однако средства из федеральной казны на данные цели так и не поступили. Многомесячная переписка дорожных ведомств двух соседствующих субъектов федерации проблемы не решила, как и обращение губернатора Валентины Матвиенко к руководителю Федерального дорожного агентства (ФДА) Минтранса Анатолию Насонову с просьбой изыскать возможность финансирования работ...

В результате городские власти приняли свое решение. С целью открытия движения в плановые сроки временный съезд с путепровода на Колтушское шоссе было решено соорудить на месте технологической грунтовой дороги, по которой на стройплощадку доставляли конструкции и материалы. Не своей работой пришлось заниматься генподрядчику – ЗАО «Пилон». Временная трасса сложной конфигурации даже отдаленно не напоминала проектный магистральный съезд. Однако это стало вынужденной мерой: по словам руководителя «Пилона» Мевлуди Блядзе, строителям было принципиально важно, чтобы отсчет гарантии путепровода стартовал с момента начала движения, а не окончания договорных сроков.

Проблема усугублялась и катастрофически быстро растущим уровнем автомобилизации в городе. Существующее транспортное сообщение с Колтушским шоссе стало попросту опасным аттракционом. В те дни этот процесс осуществлялся по исторически сложившейся схеме в одном уровне через пять железнодорожных путей станции Заневский Пост. Интенсивность движения на данном участке составляла 22–25 тысяч автомобилей в сутки.

ШИРОТА ПО-ШУШАРСКИ

Многих перечисленных выше организационных проблем удалось избежать Шушарскому путепроводу. Однако и здесь – уже в ходе самих работ – пришлось решать сложнейшие инженерные вопросы. Реконструкция одной из самых старых в городе развязок – Шушарской – началась в ноябре 2001 года. Решение было фактически predetermined целым комплексом транспортных проблем, связавшихся воедино на 686 км автодороги «Россия», или Московского шоссе. В их числе – изношенность конструкции действующего путепровода. К тому моменту виадук длиной 149 м и шириной 15 м полностью исчерпал как технический ресурс, так и пропускную способность. Еще в 1993 году специалисты кафедры «Мосты и тоннели» Государственного архитектурно-строительного университета (ГАСУ) провели обследование моста и признали его состояние неудовлетворительным. Было, в частности, отмечено, что некоторые элементы сооружения работают с перенапряжением.

Участок развязки считался одним из наиболее загруженных на Московском шоссе. Фактическая величина транспортных потоков составляла здесь 23 тысячи



автомобилей в сутки, что более чем в три раза превышало нормативные значения, рекомендуемые для двухполосных автодорог. Высокий уровень загрузки участка, в свою очередь, приводил к снижению скоростей движения автомобилей. Из-за недостаточной пропускной способности существующего путепровода, сужения проезжей части, примыкания автомобильных дорог в одном уровне скорость движения ограничивалась 40 км/ч при разрешенной в границах населенного пункта 60 км/ч.

Кроме того, реконструкция развязки на 686 км автодороги «Россия» была признана одним из приоритетных проектов развития транспортной инфраструктуры города, обеспечивающим возможность транспортной связи центральной России со странами Скандинавии. Свой вклад в судьбу развязки внесла и инициация строительства Кольцевой автодороги. Так, непосредственно перед границей работ по реконструкции со стороны Петербурга автодорога М-10 пересекает трассу строящейся Кольцевой автодороги, и поэтому объект внесен в адресную программу по строительству подходов в КАД. Реализация проекта позволила обеспечить подключение КАД к улично-дорожной сети города, снизить транспортную напряженность в районе станции Шушары, обеспечить требуемый уровень безопасности движения на федеральной дороге.

С самого начала речь шла именно о реконструкции, а не о новом строительстве. Следовало найти решение, обеспечивающее как непрерывное функционирование трассы, так и бесперебойную работу строителей. Поэтому за основу была принята трехэтапная схема реализации проекта. Проектировщики сделали свой выбор: рядом с действующим путепроводом построить новый, трехполосный. Первый этап работ включал строительство рядом с существующим путепроводом нового трехполосного путепровода длиной 296 м. Стоимость работ этого этапа составила около 330 млн рублей. Объект был внесен в адресную программу по строительству подходов к КАД.

Работы велись в непростых условиях. Поскольку путепровод строился над железнодорожными путями станции Шушары, техника безопасности запрещала любые операции во время движения поездов, которое было достаточно плотным. Поэтому во время решающего этапа первой очереди – надвигки пролетного строения над железной дорогой – работы велись по ночам, при свете мощных прожекторов, усиленными бригадами монтажников. Торопиться было нельзя – мощные гидравлические домкраты двигали пролет на 2–3 м в час. В первый день пролет прошел 50 м: всего же за три дня многотонная конструкция преодолела 150-метровое расстояние.

После пуска первой очереди старый путепровод был разобран, а на его месте началось возведение нового. Таким образом, одно из наиболее узких мест Московского шоссе стало самым широким. Внушительные габариты проезжей части – более 40 м в ширину, без сомнения, востребованы, и гарантия этому – резкий рост темпов интенсивности движения по виадуку.