

# ЗАПАДНЫЙ УЧАСТОК КАД ОТКРЫТ

Именно так губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко начала свое выступление на торжественной церемонии, посвященной открытию движения по западному участку кольцевой автодороги (КАД).



## Дорога, которую ждали

Собравшиеся на площадке, где проходил митинг в честь открытия дороги, не скрывали своих чувств: слишком долго ждали этого дня. Проект, задуманный почти полвека назад и реализованный за неполных 12 лет, получил свое завершение в снежный ноябрьский день 2010 г.

На церемонии присутствовали вице-премьер правительства РФ Сергей Иванов, министр транспорта Игорь Левитин, глава Росавтодора Анатолий Чабунин, губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, губернатор Ленинградской области Валерий Сердюков...

– Я счастлив, что у моего родного Петербурга есть своя кольцевая автодорога, – сказал Сергей Иванов. Оценивая только что сданный объект и отдавая должное труду строителей, он не преминул предостеречь губернаторов обоих регионов от обрастания магистрали нежелательной коммерческой инфраструктурой. – Нельзя допустить, чтобы КАД из скоростной магистрали превратилась в торговую улицу, как это прои-

зошло с московской кольцевой. Дорога задумана как скоростная и должна таковой оставаться.

– Свершилось то, о чем мечтало не одно поколение петербуржцев, – отметила Валентина Матвиенко. – Теперь мы можем проехать вокруг Петербурга без перекрестков, светофоров и пробок.

– Это победа! – так оценил открытие движения по дороге губернатор Ленинградской области Валерий Сердюков. – Зря говорят, что в России не умеют строить дороги. КАД – доказательство обратного, и я уверен, что ей суждено стать одним из элементов нового качества жизни региона.

– В настоящий момент невозможно представить себе путь из одной части города в другую без кольцевой, – сказал в своем выступлении глава Дирекции по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга (ДСТО) Вячеслав Петушенко. – И это еще одно свидетельство того, насколько дорога нужна городу. Отмечу, что реализация такого важного,

нужного и технически сложного объекта стала возможной только благодаря политической воле страны, стабильному финансированию, огромной поддержке Министерства транспорта, Росавтодора и города. Когда дорога только еще началась, в 1998 году, я работал в строительной подрядной организации, и знаю, какой была тогда техника и технологии, и как все изменилось к сегодняшнему дню, какой масштабный путь мы прошли. Отдельной строкой хочу поблагодарить строителей-подрядчиков за то, что они раньше срока и с таким качеством выполнили такую нелегкую работу. Хочу от всего сердца поклониться им и пожелать новых контрактов, а существующий опыт, уверен, найдет свое воплощение в новых и новых объектах!

## Секреты мастерства

О том, как проектировалась и строилась дорога, сказано и написано столь много, что вряд ли можно удивить читателя какими-либо новыми фактами и подробностями. Тем более что, во избежание слухов и искажений информации, практически на всем протяжении строительства позиция заказчика была достаточно открытой. Единственное, о чем стоит сказать, – в каких условиях пришлось работать, – в каких условиях пришлось работать последние годы и чего же на самом деле стоило сдать объект не просто к сроку – 30 декабря 2010 г., а гораздо раньше. Известно, что дорожникам пришлось нелегко, поскольку подрядчик сменился внепланово, уже в ходе строительства, когда перенести сроки было невозможно. Но, пожалуй, лучше всего об этом скажут сами подрядчики.

Анатолий Смородин, заместитель генерального директора ЗАО «ВАД», руководитель контракта по строительству КАД (1 лот):

– К работам мы приступили в июне 2010 года, а выполнить их предстояло за 5 месяцев. Как удалось? Круглосуточная работа, жесткая дисциплина, хорошие специалисты.

Начальник управления строительства автодорог и аэродромов («Автодорстрой») ООО «Корпорация Инжтрансстрой» Альберт Каспаров (2 и 3 лоты):



– Посчитали объемы, разделили на производительность – и сделали. Помочь справиться с поставленными задачами нам, безусловно, помог слаженный тандем с Дирекцией по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга. Взаимопонимание творит чудеса. О качестве выполненных работ беспокоиться не стоит: случись что – на КАД и самолет можно будет посадить. Надеюсь, что все, кто будет пользоваться дорогой, добрым словом вспомнят нашу корпорацию, которая приехала к вам на два года.

Высокие гости поздравили проектировщиков, строителей, инженеров, рабочих с открытием западного участка. Почетные грамоты и благодарственные письма вручили глава Минтранса, губернаторы. Под звуки оркестра была перерезана ленточка, и празднично украшенная колонна из двух десятков машин торжественно и чинно начала движение по новой магистрали.

**Зоя Шпанько**

#### **СПРАВКА**

Проект КАД включает две очереди строительства. Первая очередь (восточное полукольцо) – от ж/д станции Горская до федеральной автодороги М-10 «Россия» (Московское шоссе). Вторая очередь (западное полукольцо) – от Московского шоссе до ж/д станции Бронка. Участок от станции Бронка до станции Горская, проходящий по Комплексу защитных сооружений Петербурга от наводнений (КЗС), сооружается по отдельному титулу Минрегионразвития).

Протяженность восточного полукольца от станции Горская до Московского шоссе – 66,07 км, западного полукольца от Московского шоссе до станции Бронка – 50,68 км. Протяженность КАД – 116,75 км, с учетом участка, проходящего по гребню Комплекса защитных сооружений Петербурга от наводнений (25,4 км) – 142,15 км.

На 01.12.2010 г. открыто движение по КАД от станции Горская до станции Бронка. Стоимость строительства КАД по проектно-сметной документации на 01.01.2010 г. составляет 138 581 871,15 тыс. рублей. Число транспортных развязок на трассе – 22. Количество мостов, путепроводов, эстакад, тоннелей – 106 (общая протяженность – 25 595 пог. м). Крупнейшим инженерным сооружением на КАД является Большой Обуховский (Вантовый) мост через реку Неву. Его длина составляет 994 м, в том числе русловый пролет – 382 м. Подмостовой габарит – 30 м. Высота пилонов – 126 м.