

В РАМКАХ РАБОЧИХ ПЛАНОВ

Длительное время председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Борис Михайлович МУРАШОВ возглавлял федеральное учреждение по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга. Поэтому первый вопрос к профессиональному дорожнику – о КАД...



– Борис Михайлович, полгода назад было открыто сквозное движение по кольцевой автомобильной дороге. Современная скоростная магистраль связала через сушу не только южный и северный берега Финского залива, но и все важнейшие федеральные трассы: Мурманское, Московское, Киевское, Выборгское и Таллинское шоссе. Ближится время, когда будет введен в эксплуатацию последний участок Санкт-Петербургской кольцевой автодороги, который пройдет по гребню комплекса защитных сооружений города от наводнений (КЗС). Но уже сейчас поговаривают, что построенный обход вскоре не будет справляться с транспортным потоком по причине прогрессирующего и неизбежного роста автомобилизации... Каковы планы города в отношении строительства второй кольцевой?

– При проектировании действующей кольцевой дороги производились необходимые расчеты, и КАД строилась, конечно же, с учетом увеличения количества транспорта в будущем. Я убежден, что в ближайшие 5 лет автомагистраль свою пропускную способность не утратит. Дорога рассчитана на скорость ав-

томобилей 120 километров в час, и при условии соблюдения рекомендуемого скоростного режима, а также при вводе в строй в 2011 году комплекса защитных сооружений, который перераспределит транспортные потоки по КАД, автомагистраль своего статуса не потеряет.

Расскажу, как в 2005 году мы пошли на один риск (я исполнял обязанности руководителя Дирекции по строительству транспортного обхода). Тогда на строительство КАД были выделены огромные средства, и нужно было их осваивать. По утвержденному титулу, дорога строилась в то время с двумя полосами для движения в одном направлении. Добавлю, что строительство транспортного обхода находилось под пристальным вниманием, и критика в тот период шквалом сыпалась на нас буквально отовсюду – от депутатов, журналистов, от руководства... В этой непростой ситуации – на свой страх и риск – мы приняли решение строить сразу на всю ширину – по четыре полосы в каждом направлении, учитывая прогноз роста автомобилизации. Губернатор города Валентина Ивановна Матвиенко это смелое решение взяла под свою ответственность.

Месяцев восемь мы находились «вне закона», и только затем практика ввода двухполосных участков КАД официально была признана неэффективной и отменена; принята концепция ввода в эксплуатацию участков «на полное развитие». Таким образом, наше решение оказалось правильным и, как показало время, экономически оправданным.

Вопрос о появлении второй кольцевой Санкт-Петербурга встал перед городской и областной властью еще тогда, когда строительство первой было далеко от завершения. КАД-2 оказалась включена в федеральную целевую программу «Развитие транспортной сети России на 2010–2015 годы».

До сих пор неясно, где пройдет дорога, хотя предпроектные разработки существуют – ими занимался «Петербург-Дорсервис», генеральный проектировщик действующей кольцевой автомагистрали. Вопрос о судьбе второй кольцевой включен в повестку ближайшего координационного совета, который возглавляет министр транспорта РФ Игорь Евгеньевич Левитин. Тот маршрут дороги, который сейчас предлагается, проходит по Ленинградской области вне жилых зон и именно этим вызывает у нас некоторые сомнения. Надо, чтобы кольцевая магистраль подхватывала основные территории притяжения населения, в первую очередь города-спутники вокруг Санкт-Петербурга.

Пока сложно назвать возможную дату начала строительства второго кольца вокруг Петербурга, однако то, что КАД-2 будет строиться, сомнений не вызывает. Уже намечен срок завершения строительства – не позже 2020 года. Введенное второе транспортное кольцо обеспечит максимальный отвод транзита с действующей КАД и обеспечит нормальное подключение городов-спутников к Санкт-Петербургу.

– Борис Михайлович, следующие два вопроса к вам продиктованы недавним заявлением министра транспорта Игоря Левитина о необходимости более широкого применения цементобетона при устройстве дорожных покрытий. (Известно, что подобное покрытие давно и с успехом применяется в Европе, Америке, а с недавних пор – в Китае и Казахстане.) Министр транспорта в своем заявлении подверг резкой критике качество российских асфальтовых дорог, и в частности – качество битума...

Будет ли эффективным для нас такой революционный переход? Есть ли в планах Санкт-Петербурга строительство автодорог с цементобетонным покрытием?

– Я с удовольствием поддержал бы такое заявление Игоря Евгеньевича, если бы не несколько тонких моментов... В России традиционно используется ас-

фальтовое покрытие, где связующим веществом выступает битум, а не цемент. Несомненно, у битумов есть свой определенный ресурс, который со временем вырабатывается – таким образом, по износостойкости асфальтобетонное покрытие проигрывает цементобетонному. Кроме того, качество нашего битума, действительно, оставляет желать лучшего. Следует также вспомнить закон линейного расширения, который никто не отменял. Речь идет о постоянных температурных перепадах, характерных для большинства регионов России. Частые переходы через «ноль» оказывают негативное влияние на цементный камень, поэтому при укладке цементобетонного покрытия необходимо будет устраивать температурно-разрезные швы, чтобы избежать появления трещин. Наверняка вы замечали, будучи пассажиром тех или иных авиакомпаний, как выглядят аэродромные цементобетонные покрытия – они все иссечены такими швами. Самолетные толчки на коротких расстояниях менее существенны по сравнению с той нагрузкой, которую будут испытывать на себе автомобилисты на длительных расстояниях.

Еще раз повторяюсь – необходимо учитывать наш климат! А в этой связи значительным преимуществом асфальтобетона перед цементобетоном является достаточно высокая сопротивляемость воздействиям солей и реагентов, применяющихся для борьбы с гололедом.

Так или иначе, но на сегодняшний день в качестве эксперимента мы устраиваем цементобетонное основание на одном из адресов – проспекте Добролюбова. При строительстве покрытия на данном участке используются специальные добавки, которые позволяют цементобетону линейно расширяться. Естественно, для того чтобы получить какие-то результаты, нужно выждать время. Для более широкого применения, к которому мы пока не готовы, необходимы опыт и статистика.

– В 2010 году Комитет по благоустройству и дорожному хозяйству Правительства Санкт-Петербурга был реформирован, в результате чего произошло деление на два ведомства: Комитет по развитию транспортной инфраструктуры и Комитет по благоустройству. Содержание,

уборка теперь не входят в обязанности возглавляемого вами учреждения. Тем не менее, говоря о дорогах и дорожных покрытиях, сразу же возникает вопрос об их состоянии. После аномальной зимы дороги и улицы Санкт-Петербурга выглядят, мягко говоря, неухоженно. Скажется ли позитивно на содержании дорожных объектов города прошедшее реформирование?

– Именно с целью позитивных перемен и было задумано это деление. Согласитесь, строительство инфраструктурных городских объектов и их содержание – два принципиально разных направления, две отдельные отрасли. Задачи перед двумя комитетами также стоят различные. Основной функцией нашего комитета является комплексное развитие транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. Сюда относятся вопросы, касающиеся стратегического планирования, а также вопросы, связанные с обеспечением проектирования, строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, тоннелей, путепроводов, эстакад, мостов и других объектов, создающих современную транспортную инфраструктуру города. К таким объектам относятся и ЗСД, и Орловский тоннель, и тоннель под Литейным мостом... А содержание объекта – это не наша ответственность!

Что же касается вопросов содержания – это самый сложный процесс, тем более что Санкт-Петербург – самый северный мегаполис мира, и тут нужны особые мето-

ды. Суровые испытания добавили нам две прошедшие зимы, доказав необходимость комплексного подхода к содержанию и благоустройству. К сожалению, до прошлого года уборочный комплекс в городе развивался хаотично, применялись различные способы уборки. С приходом нового руководителя Комитета по благоустройству Санкт-Петербурга Андрея Владимировича Подобеда работа по содержанию перешла на другой, более качественный уровень: были запущены европейские методы содержания, закуплено 800 различных машин для коммунально-хозяйственных нужд. В настоящее время начат постепенный переход замещения старой техники на новую, что также требует дополнительных затрат и времени.

Конечно же, в одночасье решить имеющиеся проблемы и внедрить комплексные методы содержания невозможно. Это непростой переход, который требует создания целой модернизированной структуры. Сюда следует отнести внедрение сложнейших современных технологий, включая специальную систему метеостанций, что позволит эффективно расходовать, например, те же противогололедные материалы.

И еще одна проблема стоит на сегодняшний день очень остро – припаркованные вдоль дорог автомобили, что чрезвычайно мешает работе коммунальных служб. Справиться с такой проблемой можно только общими усилиями.

Беседовала Светлана Пичкур

