

ГЕОМЕТРИЯ:

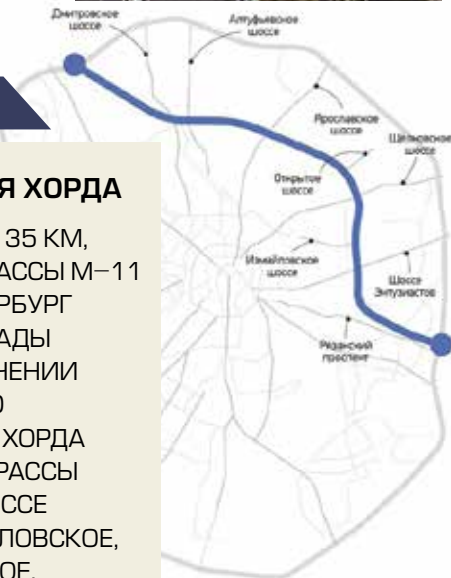
ЗАЧЕМ СТОЛИЦЕ НУЖНЫ ТРАНСПОРТНЫЕ ХОРДЫ?



СПРАВКА «ДИТ»

СЕВЕРО-ВОСТОЧНАЯ ХОРДА

МАГИСТРАЛЬ, ДЛИНОЙ 35 КМ, ПРОЙДЕТ ОТ НОВОЙ ТРАССЫ М-11 МОСКВА-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ДО КОСИНСКОЙ ЭСТАКАДЫ (РАЗВЯЗКИ НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ МКАД С МАГИСТРАЛЬЮ ВЕШНЯКИ-ЛЮБЕРЦЫ). ХОРДА СОЕДИНИТ КРУПНЫЕ ТРАССЫ СТОЛИЦЫ – МКАД, ШОССЕ ЭНТУЗИАСТОВ, ИЗМАЙЛОВСКОЕ, ЩЕЛКОВСКОЕ, ОТКРЫТОЕ, ЯРОСЛАВСКОЕ, АЛТУФЬЕВСКОЕ И ДМИТРОВСКОЕ ШОССЕ.



По данным ГИБДД, в 2017 году в Москве зарегистрировано свыше 5 миллионов автомобилей, еще 3 миллиона приходится на область. Ежедневно на столичные дороги выезжает свыше 700 тысяч машин. Пробки уже давно стали привычным явлением для жителей мегаполиса, и дело не только в количестве автотранспорта. На плотный трафик влияют и узкие улицы в центре города, и ремонтные работы. Впрочем, и строительство бывает разное. К примеру, если обустройство пешеходных зон и их увеличение в пределах Садового кольца вызвало бурю негодования в интернете, то к возведению новых транспортных развязок внутри города большая часть «армии автолюбителей» относится положительно. Наши корреспонденты побывали на одном из участков Северо-Восточной хорды, строительство которой ведет дорожная компания R-1, и лично убедились, что пробки рядом с масштабной стройкой фактически отсутствуют.

– Мы обходим эту проблему следующим образом: чтобы не затруднять движение, если мы выходим на уже существующую дорогу, делаем временное уширение этой дороги. Разъезды, съезды, все они делаются в асфальте, чтобы машины могли спокойно, без затруднений объезжать участки стройки. Все эти работы производятся до начала основного этапа строительства, – рассказывает руководитель проекта компании «R-1» Николай Великий.



ШТАБ

Одна из таких дорог ведет к штабу строительства, где начиналось наше интервью с руководителем проекта. Впрочем, штабом одноэтажное здание с несколькими комнатами, расположенное неподалеку от выезда на МКАД, в район Вешняки, и обставленное в «спартанском» стиле, назвать сложно. Здесь скорее «штабная» атмосфера. Постоянные посетители и почти ежеминутные звонки на несколько мобильных телефонов. Как заверил нас Николай Великий, это еще спокойный график работы. Обычная работа, по словам руководителя проекта, выглядит так:

– Рабочая неделя очень насыщена. Мы пешком постоянно обходим весь участок строительства. Три раза в неделю. Собираемся все, генподрядчик, субподрядчики, идем и смотрим, успеваем ли мы по срокам или нет. Вот примерный график – понедельник у нас общее совещание, вторник – обход, среда – совещание со своим коллективом, четверг – снова обход, пятница – работа с документами и проверка участков, суббота – вновь обход территории, и только в воскресенье удастся побыть с семьей, – в словах Николая Великого нет ни тени иронии.

ИДЕЮ СОЗДАНИЯ ХОРД В МОСКВЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЕЩЕ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 20 ВЕКА. В 30–Е ГОДА ПРОШЛОГО СТОЛЕТИЯ О НИХ ПИСАЛ ИЗВЕСТНЫЙ ПЛАНИРОВЩИК И УРБАНИСТ АНАТОЛИЙ ЯКШИН. ПОЗЖЕ, УЖЕ В 70–Е ГОДЫ, К ЭТОЙ ТЕМЕ ВЕРНУЛИСЬ ЕГО УЧЕНИКИ, В ТОМ ЧИСЛЕ И ВЕДУЩИЙ РОССИЙСКИЙ ЭКСПЕРТ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ АЛЕКСАНДР СТРЕЛЬНИКОВ. ХОТЯ В ТЕ ВРЕМЕНА МАШИН НА УЛИЦАХ БЫЛО НЕ ТАК МНОГО, УЖЕ ТОГДА ПРЕДПОЛАГАЛИ, ЧТО ИХ КОЛИЧЕСТВО БУДЕТ ПОСТОЯННО РАСТИ. ПОЭТОМУ КОНЦЕПЦИЯ ХОРД БЫЛА ЗАЛОЖЕНА В ГЕНПЛАНЕ МОСКВЫ ЕЩЕ В 1971 ГОДУ. В ЭТОМ ПЛАНЕ, ПОМИМО МКАД, БЫЛИ ЗАПЛАНИРОВАНЫ ЕЩЕ ДВЕ КОЛЬЦЕВЫЕ ДОРОГИ И ЧЕТЫРЕ СКОРОСТНЫЕ ХОРДОВЫЕ МАГИСТРАЛИ. В ТО ВРЕМЯ ПРОЕКТЫ ТАК И ОСТАЛИСЬ НА БУМАГЕ, ВОПЛОТИТЬ ИДЕЮ В ЖИЗНЬ УДАЛОСЬ ЛИШЬ В 21 ВЕКЕ.

Далее следует предложение проехать на объект, от которого мы, конечно, отказаться не можем.

ДОРОГА

Уже в конце 2018 года с северо-востока на юго-восток жители мегаполиса смогут ездить, не заворачивая в центр. К примеру, из Люберец до Ярославского шоссе можно будет добраться без светофоров всего за 15 минут. МКАД разгрузится на 20–25 процентов, а транспортные потоки ТТК, Щелковского шоссе, шоссе Энтузиастов, а также Рязанского и Волгоградского проспектов будут грамотно перераспределяться. Дорога, со всеми сооружениями, должна, по замыслу властей, облегчить жизнь четырем миллионам горожан. Трасса участка пройдет и вдоль путей Московского центрального кольца (МЦК) и пересечет шоссе Энтузиастов в районе одноименной станции метро. ►►



ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТА НЕОБХОДИМО РАЗРАБОТАТЬ И ВЫВЕЗТИ СВЫШЕ 700 000 М³ ГРУНТА, ЗАВЕЗТИ БОЛЕЕ 800 000 М³ ПЕСКА, РАЗОБРАТЬ И ВЫВЕЗТИ ПОРЯДКА 80 000 М³ СТРОИТЕЛЬНОГО МУСОРА

Сейчас строительство и реконструкция ведется не только на самом шоссе, но и на соседних – Перовской улице, улице Аносова, Электродном и других проездах.

А это уже зона ответственности дорожно-строительной компании «R-1». Специалисты фирмы отвечают за участок от 4 транспортного кольца до МКАД, район Вешняки. Длина предстоящей дороги составит свыше 9 километров. Еще 3 километра уйдет на строительство подъездных дорог и съездов к улицам. А это немаловажный фактор, который позволит разгрузить огромное количество прилегающих дорог. Ведь здесь планируются выезды со всех улиц, которые пересекают хорду, соответственно, строительство приведет к значительному сокращению пробок.

– Яркий пример у нас – Рязанский проспект, который постоянно стоит, он вообще из пробок не вылезает. Сейчас он будет разгружен капитально, то есть люди будут на 4

кольце через 10–15 минут, не больше. У нас получится скоростная дорога с 4–6 полосами в обе стороны. Получается, у нас есть две магистрали, которые мы перехватим, это Рязанка и Щелковское шоссе, думаю, люди, которые по ним ездили без участия хорды, теперь ими точно воспользуются. Вот два года назад была построена развязка на Вешняках, сейчас она используется только для общественного транспорта, но в ближайшем будущем откроется для всех ав-



томобилей, – поясняет Андрей Черновский, начальник отдела ПТО дорожно-строительной компании «R-1». Сейчас автолюбители пользуются временными объездами, и это не «гравийка», а вполне приличная асфальтированная дорога, по которой мы проехали вдоль всего этапа строительства. Кстати, эти построенные дороги в итоге снесут, а на их место придет трасса 1 категории.

ТЕХНОЛОГИИ

«Первоклассная дорога» – это не просто термин. Все технологии изначально закладываются в проектную документацию, от которой ни на шаг не отступишь. В ней заложено все – начиная от прокладки трассы, расчистки, и выемки грунта. Это, пожалуй, самый трудоемкий процесс.

И это только начало работы, ведь затем строителям придется положить почти 600 тысяч кв. метров геотекстиля, подготовить и уложить около 40 тысяч куб. метров бетонной смеси и более 100 тыс. тонн асфальтобетонной смеси. Чтобы представить объемы работ, которые зачастую приходится выполнять круглосуточно, приведем лишь один пример. Каждый день с объекта вывозится 2–3 тысячи куб. метров грунта и завозится 5 тысяч куб.метров песка. На участке строительства компания задействует около 100 единиц современной техники и более 150 человек персонала. При этом каждый отвечает за свой этап работы.

В документации прописаны и утверждены объекты, которые необходимо сносить при возведении дороги и, самое главное, сроки. И то и другое иногда становится буквально «головной болью» строителей.

– Чтобы начать строить новое полотно, мы засыпаем песок с хорошей фильтрацией. То есть первый слой 30 – 40 см песка, затем идет щебеночная смесь, это еще 15 см. Все это укатываем, соответственно, и затем на нее укладываем бетон. Мы используем жесткий укатываемый бетон – это еще 21 см, с минимальным использованием воды, он также подлежит укатыванию. Далее, за бетоном, устанавливаем бортовые камни и начинаем укладывать асфальтобетонную смесь. Асфальт также получается у нас трехслойный. Первый слой 9 см, затем еще 7 и потом 5 см. В итоге получается толщина асфальта 21 см. Все это соответствует проектной документации, – рассказывает руководитель проекта Николай Великий.

В документации прописаны и утверждены объекты, которые необходимо сносить при возведении дороги и, самое главное, сроки. И то и другое иногда становится буквально «головной болью» строителей.

СРОКИ И ИТОГИ

Официальные сроки строительства утверждены: начало работ – апрель 2016 года, окончание – август 2018. Хотя этот временной отрезок можно было бы существенно сократить. Самая главная проблема для строителей – это отчуждение земель, которые находятся на пути строительства. На этих землях расположены гаражные кооперативы, парковки возле метро, торговые





павильоны. И не все собственники готовы оперативно решить «свой финансовый вопрос».

– Многие собственники начинают судиться, в надежде получить более существенные преференции, и на эти судебные тяжбы и волокиты уходит время. Кто-то быстро решал вопрос, получив компенсацию, а кто-то пытается выжать с этой стройки большие деньги.

И из-за вот таких собственников, нам приходится оставлять участок, где еще стоят постройки, и продолжать работы в другом месте, ведь сроки стройки никто не отменял, но нам это доставляет огромное неудобство. Тем более это все происходит в черте города. Мы теряем минимум полгода и даже больше, – довольно грустно поясняет Николай Великий.

И его можно понять. Для строителей важен каждый день работы. Простои и переброс техники «влетают» компании в «копеечку». А деньги считать умеет каждый. И ведь самое обидное, что работать качественно и быстро специалисты компании «R-1» умеют. Эта именно та организация, которая построила семикилометровую до-

ЭДГАР АРАМЯН:

«**НА САМОМ ДЕЛЕ – ЭТО БЫЛО ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНОЕ ИСПЫТАНИЕ, НАМ БЫЛ БРОШЕН ВЫЗОВ. ...МЫ ЭТОТ ВЫЗОВ ПРИНЯЛИ, И С ДОСТОИНСТВОМ ВЫПОЛНИЛИ ЭТУ РАБОТУ»**

рогу через непроходимый лес буквально за два месяца. Речь идет о современной трассе Кубинка–Алабино, там, где расположены парк «Патриот» и военный полигон.

Вот, что нам рассказал при встрече председатель совета директоров дорожно-строительной компании «R-1» Эдгар Арамян: «На самом деле – это было очень серьезное испытание, нам был брошен вызов. И мы этот вызов приняли, и с достоинством выполнили эту работу. Там нельзя было опоздать со сроками или сделать работу некачественно, на кону стояла честь государства, ведь по этой дороге потом должны были проехать многочисленные делегации из разных стран мира, и мы эту задачу выполнили».

Это действительно был серьезный и ответственный проект. Впрочем, в компании «R-1» к любому проекту относятся серьезно и готовы выполнить его качественно и в срок. Главное, чтобы не мешали. Остальное строители гарантируют. ■

Алексей Бодров

