

В КРУГЕ ЦЕНТРАЛЬНОМ ДО НЕДАВНИХ ПОР ЦКАД СУЩЕСТВОВАЛА ТОЛЬКО НА БУМАГЕ. НО НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ НАЗАД СТРОЙКА СТАЛА ЗАМЕТНА НЕВООРУЖЕННЫМ ГЛАЗОМ. ТУТ И ТАМ ВДОЛЬ НАМЕЧЕННОЙ ТРАССЫ ПЕРЕКЛАДЫВАЮТ ТРУБЫ, ПЕРЕМЕЩАЮТ ОПОРЫ ВЫСОКОВОЛЬТНЫХ ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ И ОТВОДЯТ ЗЕМЛЮ. МЫ ПРОЕХАЛИ ПО ПЕРВОМУ УЧАСТКУ БУДУЩЕЙ КОЛЬЦЕВОЙ И ОЦЕНИЛИ ПЕРЕМЕНЫ.

НИКИТА АРОНОВ

УБРАТЬ ТРАНЗИТ Утро, будний день, но Ленинградское шоссе в направлении от Москвы едет мучительно медленно. Автобусы, грузовые «Газели», легковушки с номерами разных регионов. Не всем, кто стоит сейчас в этом заторе, вообще нужно было в столицу. Но так уж устроена радиальная транспортная сеть Подмоскovie, что самый надежный путь из одного пункта области в другой зачастую лежит через Москву. Точно так же через МКАД и перегруженные шоссе ближнего Подмоскovie тянутся транзитные машины из других городов и даже стран.

«Через Москву проходят два важнейших международных транспортных коридора: север—юг (из Хельсинки через Санкт-Петербург и Москву в Киев) и запад—восток (из Лондона, Парижа, Берлина через Варшаву, Минск и Москву в Нижний Новгород, Екатеринбург и дальше),— объясняет Геннадий Шитиков, заместитель гендиректора ОАО «Союздорпроект». — Строительство ЦКАД существенно разгрузит МКАД и поможет убрать из ближнего Подмоскovie потоки транзитного транспорта».

ОАО «Союздорпроект» (полное название — Институт по проектированию и изысканиям автомобильных дорог «Союздорпроект») — генеральный проектировщик Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (ЦКАД МО). Геннадий Шитиков согласился проехать с нами вдоль будущей дороги и рассказать, как она будет устроена.

— Когда делалось «Обоснование инвестиций», рассматривались два основных варианта: либо максимально использовать полосу отвода, дорожную часть и конструкции искусственных сооружений трассы Московского малого кольца А107, то есть малой бетонки, либо построить полностью новую дорогу, — рассказывает Геннадий Шитиков в бесконечной пробке на Ленинградке. — В итоге после всестороннего взвешивания всех за и против, основанного прежде всего на технико-экономическом сравнении, а также учитывая более высокую категорию будущей дороги — автомагистраль, которая оказалась мало совместима с бетонкой по геометрическим параметрам, остановились на втором варианте.

Поэтому на большей части своей длины ЦКАД пройдет в 400–800 м от Московского малого кольца, то приближаясь, чтобы обогнуть деревню, садовое товарищество или еще какое-нибудь препятствие, то прячась за лесом, то делая большую петлю в обход города.

В первоначальном проекте задействовано было и Московское большое кольцо. Центральная кольцевая автомобильная дорога, вопреки названию, была похожа очертаниями на карте не на бублик, а на калач. К основному кольцу, в общих чертах дублирующему малую бетонку, приделана широкая петля в виде обхода города Наро-Фоминска и участка большой бетонки между Дорохово и Клином, которая упирается в строящуюся скоростную трассу Москва—Санкт-Петербург. Но после того как этим летом Владимир Путин распорядился немедленно ускорить работу и построить до 2018 года первую очередь ЦКАД в виде бублика, строительство ручки от калача отодвинулось на неопределенный срок.

Так что в обозримой перспективе ЦКАД — это все-таки кольцо. Причем на 89-километровом участке от Киевки до

ПО ЗАКОНУ У КАЖДОЙ ПЛАТНОЙ ДОРОГИ ДОЛЖНА БЫТЬ БЕСПЛАТНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА. И ТАКОЙ АЛЬТЕРНАТИВОЙ ДЛЯ ПЛАТНОЙ ЦКАД СТАНЕТ БЕСПЛАТНОЕ МОСКОВСКОЕ МАЛОЕ КОЛЬЦО. А УЧАСТОК МЕЖДУ КИЕВКОЙ И ЛЕНИНГРАДКОЙ ДОЛЖЕН БЫТЬ БЕСПЛАТНЫМ



АЛЕКСАНДР ШЕРБАК

ТАК ВЫГЛЯДИТ СЕЙЧАС ТО МЕСТО, ГДЕ ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ АВТОМОБИЛИ БУДУТ ЕХАТЬ В НЕСКОЛЬКО РЯДОВ СО СКОРОСТЬЮ БОЛЕЕ 100 КМ В ЧАС

Ленинградки новая дорога представляет собой расширение и реконструкцию существующей малой бетонки. Втиснуть тут вторую трассу оказалось чисто технически некуда: слишком плотная застройка по обочинам плюс объекты Министерства обороны.

Вообще-то этот кусок малой бетонки в свое время включили в проект ЦКАД по настоянию Московской области. Подмоскovie власти должны были финансово поучаствовать в стройке. Но потом оказалось, что на областное софинансирование строительства рассчитывать не приходится.

По закону у каждой платной дороги должна быть бесплатная альтернатива. И такой альтернативой для платной ЦКАД станет бесплатное Московское малое кольцо. А участок между Киевкой и Ленинградкой должен быть бесплатным.

ПРИМЕТЫ СТРОЙКИ Трасса М10 «Россия», по которой мы сейчас еле тащимся, — своего рода водораздел. Слева через несколько лет окажется расширенная и реконструированная малая бетонка, справа начнется совершенно новая дорога, на 1,5 км ближе к Москве, чем ныне существующее кольцо. Ну а мы пока сворачиваем в Радумле на старую узкую бетонку. Высматривать отсюда будущий



АЛЕКСАНДР ШЕРБАК

ПЕРЕД НАЧАЛОМ ДОРОЖНОЙ СТРОЙКИ ПЕРЕКЛАДЫВАЮТСЯ ВСЕ ИНЖЕНЕРНЫЕ КОММУНИКАЦИИ, КОТОРЫЕ ПЕРЕСЕКАЮТ БУДУЩУЮ ТРАССУ

маршрут ЦКАД бессмысленно. Новая трасса пройдет за садовыми домиками, железнодорожной веткой и лесом.

Встречаются предновогодние грузовички с елками. Падаются все больше фур. С тех пор как дальнотойщикам запретили выезжать на МКАД днем, многие из них переместились сюда, на бетонку. Со временем большую часть этих грузовиков планируется переманить на ЦКАД. А пока узенькая двухполосная дорога днем то и дело встает в пробках. Но сегодня нам везет, и едем мы относительно свободно.

Через 4 км от Ленинградки проезжаем большую стройку. Тут возводят эстакаду для скоростной автомагистрали Москва—Санкт-Петербург. Расчищен от леса участок под будущую развязку. На север и юг тянутся просеки, работает тяжелая техника. Можно залезть на насыпь и посмотреть на юг. Но там, где у новой магистрали будет развязка с ЦКАД, пока только нетронутый лес.

Следующее по маршруту — Рогачевское шоссе. В этом же месте ЦКАД впервые на нашем пересекает бетонку: раньше трасса будущей магистрали была с юга, теперь — с севера. Здесь будет и очередная развязка. На строящейся скоростной магистрали всего их запроектировано 36. Причем на основном участке ЦКАД, без куска большой бетонки, только 25 из них.

— В первую очередь они будут на пересечении с федеральными трассами, — объясняет Геннадий Шитиков. — Плюс развязки с ЦКАД получат несколько важнейших региональных дорог вроде Егорьевского и Красноармейского шоссе.

Километров через шесть по правой стороне показывает старинное село Белый Раст. Тут мы наткнемся на бригаду рабочих. Хотя трасса будущего кольца ушла далеко на север, то, что здесь происходит, имеет к нему самое непосредственное отношение.

Дело в том, что перед большой дорожной стройкой надо переложить все пересекающие будущую магистраль или приближающиеся к ней на недопустимое расстояние инженерные коммуникации: нефтепроводы, газопроводы, водопроводы, канализацию, кабели. А так как ЦКАД и бетонка идут параллельно, то коммуникации перекладывают сразу под обеими дорогами.

От самой обочины вправо тянется траншея. В траншее лежит толстенная газовая труба диаметром 1200 мм, а к ней прикреплено хитроумное устройство, которое продавит ее через грунт на другую сторону дороги. Это так официально и называется — прокладка подземных коммуникаций методом продавливания. Сейчас пауза, и рабочие греются у костра. Несколькими метрами дальше другая такая же труба уже проведена под шоссе и зарыта. На дру-

гой стороне дороги выложены две нитки будущих газопроводов. Видно, что дело близится к финалу.

— Уже две недели тут работаем, — рассказывает уса-тый бригадир в белой каске начальника. — Еще неделя — и будет готово.

Тут место сравнительно несложное. Всего две газовые трубы надо переложить. А бывает гораздо хуже.

— В районе Бронниц есть очень трудный участок, — рассказывает Геннадий Шитиков. — Там четыре магистральных газопровода, три нефтепровода и два продуктопровода. И все это на 600–700 м дороги.

КАТЕГОРИЯ ОБЯЗЫВАЕТ Скоро дорога упирается в Дмитровское шоссе. Тут бетонка делает очередной уступ. Чтобы ехать по ней дальше, надо преодолеть километров восемь на север по Дмитровке, через пару деревень и Икшу. Только после этого снова начнется Малое московское кольцо. Что поделывать, бетонку строили для военных нужд и то, что она никогда не была в полной мере кольцом, никого особенно не смущало. А вот ЦКАД будет кольцом настоящим, и не придется съезжать с нее на радиальное шоссе.

Вскоре после Икши у небольшого строительного рынка Геннадий Шитиков просит затормозить и посмотреть на юг.

— Здесь будет одно из самых сложных и дорогих искусственных сооружений ЦКАД, — сообщает он.

Сооружение, судя по описанию, действительно грандиозное: эстакада длиной 800 м, плавное переходящая в мост. В этом месте будущее кольцо должно последовательно преодолеть сразу три серьезные преграды: сначала Дмитровское шоссе, потом железную дорогу Савеловского направления, а сразу за ней Канал имени Москвы. До этого ЦКАД специально делает немалую дугу, чтобы выйти к сложному месту практически перпендикулярно дорогам и каналу. Ни шоссе, ни канал, ни железную дорогу перекрывать на время стройки не придется. Мостовое полотно будут надвигать с опоры на опору. Все это на высоте 10–12 м над землей.

В связи со сложностью этого сооружения съездов непосредственно с ЦКАД на Дмитровское шоссе не запланировано. Чтобы на Дмитровку все-таки можно было попасть, к востоку и к западу от нее запроектированы две развязки в точках пересечения строящегося кольца и малой бетонки. Одну, на перекрестке с Рогачевским шоссе, мы уже проехали. Другую, у деревни Селевкино, проезжаем сейчас. С этого места трасса будущей ЦКАД опять с юга от нас.

На правой обочине бетонки начинают тут и там попадаться большие штабеля бревен. Это тоже приметы будущей дорожной стройки. К югу, в глубине леса, уже вовсю рубят просеку. Пока это не большая просека для дороги, а малая — для кабеля на 10 кВ для фонарей, которые будут освещать ЦКАД. Лес рубить, конечно, жалко, но приходится.

— Нас часто упрекают зеленые, что мы проложили дорогу по лесам, — признает Геннадий Шитиков. — Но, в-первых, любая вырубка компенсируется. Во-вторых, мы всегда старались выбрать меньшее зло. Кое-где придется пожертвовать лесом, чтобы не выселять людей из домов, не сносить дачи либо не нарушать существующие сложные инженерные сети.

ОПЛАТА ПРОЕЗДА

Плату на ЦКАД будут брать на выезде с платной дороги. На въезде на новое кольцо каждую машину зафиксируют специальные рамки в автоматическом режиме, прямо на ходу. А уже на съездах будут построены привычные для платных дорог расширения для размещения пунктов взимания платы. К примеру, там, где исходная трасса имеет три полосы в каждую сторону, будет

четыре-шесть полос оплаты, из которых два-четыре — для легковых автомобилей, остальные — для грузового транспорта, включая негабаритный, и автобусов. Первое время, как ожидается, большая часть водителей будет расплачиваться в ручном режиме, но постоянные пользователи смогут платить автоматически. Постепенно доля автоматической (бесконтактной) оплаты будет увеличиваться.

