

# 660 КМ С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

## СКОРОСТНАЯ ТРАССА МОСКВА— САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, КОТОРУЮ НА КАРТАХ МАРКИРУЮТ КАК М11, ПОЖАЛУЙ, САМАЯ ОЖИДАЕМАЯ ПЛАТНАЯ АВТОДОРОГА РОССИИ. МОМЕНТ ОКОНЧАНИЯ ЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРИВЯЗАЛИ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ, КОТОРЫЙ БУДЕТ ПРОХОДИТЬ В НАШЕЙ СТРАНЕ В 2018 ГОДУ. ВПРОЧЕМ, САМЫЙ ПЕРВЫЙ УЧАСТОК АВТОМАГИСТРАЛИ ОТКРОЮТ ГОРАЗДО РАНЬШЕ — К КОНЦУ 2014 ГОДА.

НАТАЛИЯ ПАРВЛОВА-КАТКОВА

**ПРОЕКТ НА 40 ЛЕТ** Идея строительства новой современной автотрассы, соединяющей столицу географическую со столицей северной, появилась еще в начале 60-х годов XX века, практически сразу после открытия международного аэропорта Шереметьево. Уже тогда было понятно, что имеющаяся магистраль, которая именовалась Москва—Ленинград, со своими функциями не справляется, а появление в ее окрестностях большого взлетно-посадочного комплекса ситуацию лишь усложняет. Десятилетием позже часть этой задумки была зафиксирована в Генплане Москвы от 1971 года, под нее были зарезервированы земли, однако реализация была отложена на долгие 40 лет. За это время дорожная ситуация ухудшилась во много раз, да и скоростные возможности автотранспорта возросли. Поэтому в 2004 году, когда к необходимости новой трассы вернулись вновь, стародавний проект переосмыслили, внесли в него коррективы, расширили и спроектировали по современным стандартам. Эти работы выполнял институт по проектированию и изысканиям автомобильных дорог «Союздорпроект». Следующие три года ушло на экспертизу проекта. В результате дорога приобрела те характеристики и очертания, в которых она реализуется сейчас.

М11 относится к классу дорог 1а с расчетной скоростью движения 150 км/ч (к слову, в Правилах дорожного движения такая скорость пока не закреплена и максимально разрешенными по-прежнему остаются 110 км/ч). Новая трасса обходит стороной многочисленные населенные пункты, которые пересекает ее бесплатный предшественник ныне эксплуатируемая М10. На разных участках новая магистраль будет иметь от четырех до десяти полос (по два-пять в каждом направлении). Ширина полос стандартная для России — 3,75 м, а разделительная полоса составляет 6 м, за исключением первого участка с 15-го по 58-й км, где будет установлен монолитный бетонный отбойник, что уменьшит ширину разделительной до 3,7 м при сохранении всех требований по безопасности. На всей протяженности трассы — это более 660 км — появится почти 390 искусственных сооружений: разноуровневых развязок (выполненных по типу «клеверный лист», «труба» и «двойная труба»), мостов, путепроводов, эстакад и пр.

Дорога на всем протяжении будет освещена, вдоль нее установят шумозащитные экраны, высадят деревья и кустарники. Но, пожалуй, самое главное заключается в том, что в проект заложена повышенная износоустойчивость дорожного полотна. Для этого, например, предусмотрели армирование и цементизацию грунтов, особые конструкции свай, современные дренажные системы и многое другое. Считается, что это будет гарантировать сохранность дороги на несколько десятилетий. Менять придется лишь самый верхний слой покрытия, да и то не чаще одного раза в пять лет.

Всю автомагистраль разделили на восемь этапов строительства, которые, впрочем, к хронологии проведения работ не имеют никакого отношения. По сути, этапы являются

лишь последовательностью отдельных отрезков трассы от 38 до 209 км каждый. Самый короткий из них, обозначаемый как восьмой этап, связывает окрестности города Тосно Ленинградской области с Санкт-Петербургом, организуя новую развязку с КАД. А самый длинный шестой, огибая Бологое, Угловку и Окуловку, пройдет по территории Тверской и Новгородской областей.

**МОСКОВСКИЙ СТАРТ** Что же касается хронологии, то она совсем другая. В качестве стартового участка строительства М11 выбрали ближайший к Москве отрезок, что абсолютно логично. Ведь он пролегает по самой загруженной автотранспортом части Подмосквы: плотность потока на первых километрах нынешней Ленинградки сейчас в три-четыре раза превышает ее пропускную способность. И чем раньше эта проблема снимется, тем лучше. Но причина не только в этом. Несмотря на относительно небольшую протяженность (43,1 км), он стратегически и технологически один из самых сложных. Начинаясь от Бусиновской развязки МКАД, огибая населенные пункты и заканчиваясь пересечением с существующей М10 перед Солнечногорском, он включает в себя 5 мостов и 34 разнообразных путепровода (в том числе многоуровневые развязки в местах пересечения трассы с Лихачевским, Международным и Шереметьевским шоссе, будущим выездом из Зеленограда и Малым московским кольцом (А107)), пять проходов для животных и несколько путепроводов, которые сохраняют уже существующие региональные дороги, пересекающиеся с основным ходом новой трассы. А в самом конце этого фрагмента предусмотрена развязка со старой Ленинградкой (М10).

Строительство этого участка идет уже 15 месяцев. По данным инвестора («Северо-Западная концессионная компания»), уже выполнено более 43% земляных работ и работ по возведению искусственных сооружений, в том числе активно строится самый сложный из всех мостов на участке — через канал имени Москвы. Здесь над водой надвинуто уже более 270 м одного из двух пролетных строений. Сложность, кстати, заключается не только во внушительных габаритах конструкции (общая масса моста превышает 8,1 тыс. тонн, длина составляет 332,7 м, а габаритная ширина пролетов — 50,2 м) и сложнейшей технологии строительства (мост собирается на манер конструктора на стапеле, расположенном на одном из берегов, а затем надвигается домкратами над водой). Главное, работы требовалось вести так, чтобы не мешать навигации по каналу имени Москвы. По этой причине пришлось отказаться от возведения временных опор в воде, которые бы значительно облегчили процесс продвижки. Сейчас, когда навигация уже закрыта, такой проблемы нет. Зато есть проблема климатическая.

К слову, если в возведение мостов климат вносит свои коррективы, но все же не является критичным фактором, то при устройстве дорожного покрытия дело обстоит иначе. Дело в том, что по нормам строительства трасс класса 1а в нашей географической зоне работы, связанные с укладкой асфальтобетона, можно проводить лишь шесть месяцев в году — с мая по октябрь — и только при хороших погодных условиях. Иначе высокого качества дороги не выдержать. Так что до весны эти виды работ отправились «на каникулы», а инвестору осталось сконцентрироваться на возведении искус-

ственных сооружений и подсчитать объем уже выполненного строительства. Так вот к началу ноября было уложено 10 км асфальта (два слоя общей толщиной 25 см). Исключение составляют лишь пять верхних сантиметров: современный и эластичный щебеночно-мастичный асфальтобетон, который будут использовать для самого верхнего слоя, согласно технологии, положить лишь перед вводом всего участка в эксплуатацию (он запланирован на конец 2014 года). Вернее, за пару месяцев до него, ведь перед самым запуском предстоит еще 60-дневное тестирование дороги.

**ЗОЛОТАЯ СЕРЕДИНА** С участком, на котором работы начались немногим позже, чем на фрагменте, отходящем от МКАД, не все так очевидно. Речь идет об этапе номер пять — с 258-го по 334-й км. Он проходит по территориям Торжокского, Спировского и Вышневолоцкого районов Тверской области в обход Вышнего Волочка. Хотя, казалось бы, куда логичнее продолжать работы с противоположного конца дороги — от Санкт-Петербурга. Впрочем, своя логика в «серединном» подходе тоже есть: в каком-то смысле этот участок даже более критичный, чем примыкающий к северной столице. Транспортный коллапс в Вышнем Волочке, через который проходит М10, длится уже несколько лет: за сутки по нынешней дороге, обильно снабженной светофорами, в среднем проходит 35–40 тыс. машин, около 30% из которых большегрузный транспорт, из-за чего заторы не исчезают ни днем, ни ночью. Проблему пытались несколько снизить, разработав иную схему регулировки автопотока, но глобально такой подход мало что изменит. Поэтому



НА «НОВОЙ ЛЕНИНГРАДКЕ» РАСЧЕТНАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ БУДЕТ ДОХОДИТЬ ДО 150 КМ/Ч

ГЛЕБ ШЕШКОВ