

Многие москвичи, как и жители ближайшего Подмосковья, уже несколько лет страдают от пробок на Ярославском шоссе. Благие, казалось бы, перемены - рост числа автолюбителей, свобода приобретать и приватизировать садовые участки, дачи и коттеджи, возможность работать там, где хочется, - все эти преимущества меркнут в изнурительно-нервных и дорогостоящих часах ожидания на подступах к столице и обратно. Проблема болезненно касается и других радиальных трасс, ведущих в Москву, но именно на Ярославке с прошлого года идет строительство развязки, призванной «выбить пробку» из бутылочного горлышка магистрали.



## ВЫБЬЮТ ПРОБКУ С ЯРОСЛАВКИ

Кто проектировал строительство? Руководитель группы по реконструкции автодороги М-8 «Холмогоры», сотрудник ОАО «Центродорстрой» Дмитрий Дерингер, к которому я обратилась с этим вопросом, охотно рассказал:

- Инициатором строительства еще в 1998 году стало правительство Москвы. Первая разработка была готова в 2000-2001 гг., но тогда построили всего 5 опор, на том дело и кончилось. В 2004 году жизнь потребовала пересмотреть проект, были обоснованы новые инвестиции. Корректировку провели в Московском институте по проектированию и изысканиям автомобильных дорог ФГУП «Союздорпроект» (главный инженер проекта - Игорь Завьялов). Межрегиональная дирекция строительства дорог в Центральном округе России (ГУ ДСД «Центр») выступила как заказчик-застройщик и провела торги. В результате тендер выиграла подрядчик - ОАО «Центродорстрой», ведущий партнер - ОАО «Мостотрест».

И вот летом 2005 г. ГУ ДСД «Центр» заключил с этими двумя фирмами договор на сооружение развязки у гг. Мытищи и Королев. Стоимость проекта более 6 миллиардов рублей. Строительство рассчитано на 30 месяцев и, если деньги из федерального бюджета будут поступать своевременно, должно закончиться в четвертом квартале 2007 года. За год освоено уже 1,1 млрд. рублей, на следующий год планируется 3 млрд. рублей.

- Вы считаете, что развязка решит проблему пробок?

- Конечно! Хочу заметить, что весь проект осуществляется в рамках реализации програм-

мы расширения головных участков дорог до 47 км от Москвы, чтобы разгрузить МКАД и основные столичные магистрали.

- Насколько квалифицированные рабочие участвуют в строительстве?

- Привлечено много субподрядных организаций на переустройство сетей (высоковольтных линий электропередачи, электрических кабелей, кабелей связи, водопровода, теплотрассы). При этом выбор падает опять же на фирмы, которые уже зарекомендовали себя на российском рынке.

- Жители Москвы обеспокоены состоянием реки Яузы. Будут ли приняты меры по ее защите от загрязнения?

- Сейчас все, что течет по Ярославскому шоссе, попадает в реку. А при выполнении данного проекта будет организован ливневый сток с очистительными сооружениями. Вся вода будет проходить через коллектор в очистные сооружения.

- Можно ли автолюбителям ждать на этом участке дороги изменений к лучшему уже в ближайшее время?

- Еще в начале лета мы сдали в эксплуатацию съезд, по которому автомобили выезжают из Королева на Ярославское шоссе. В ноябре открыт новый въезд в Королев. Москвичам придется эту зиму потерпеть, но зато уже в июне 2007 года планируется открыть всю эстакаду. В дальнейшем планируется сделать дорогу в обход Тарасовки и расширить трассу начиная от МКАД. Вот тогда, мы надеемся, пробки с Ярославки будут «выбиты» полностью.

**Светлана НОСЕНКОВА**  
Фото автора

## СНЕГА УЖЕ ЗАЖДАЛИСЬ

Зима - всегда испытание для московских дорожников. При сильных снегопадах в Москве в круглосуточном режиме заняты около восьми тысяч различных машин и механизмов. Почти все выездные магистрали и около 90 процентов центра столицы обслуживает ГУП «Доринвест». Как дорожники подготовились к зиме? На этот и другие вопросы отвечает первый заместитель руководителя ГУП «Доринвест» Игорь ХАРЛАМОВ.

- Объективности ради необходимо сказать, - начал беседу Игорь Григорьевич, - что в последнее время жители столицы отмечают: город стал намного чище. Я говорю это не ради красного словца: и опросы граждан, и наше участие в радиопередачах в прямом эфире, куда слушатели могут позвонить и задать вопрос, подтверждают это. По уборке магистралей от снега мы порой перекрываем московский суточный норматив, который составляет 0,85 сантиметра, в два-три раза.

- Наверное, могли бы быть результаты и выше? В чем вы видите свои резервы?

- Как ни странно, не частые снегопады или капризы погоды для нас главная трудность. С помощью синоптиков мы уже научились с точностью до десятков минут рассчитывать время начала снегопада, отработали с годами регламенты на другие случаи жизни. Но никогда нельзя предвидеть, сколько автомобилей водители оставят где попало на проезжей части, мешая уборке улиц. Для разрешения этой проблемы все чаще прибегаем теперь к услугам службы перемещения транспортных средств.

- А разве не проблема, когда возле одного снегосплавного пункта собираются и всю ночь падают десятки самосвалов, а другой пункт простаивает?

- Вы правы. Хотя по нормативам на разгрузку одного самосвала отводится не более пяти минут, очереди иногда выстраиваются внушительные. Поэтому в нынешнем году на всех снегосплавных пунктах столицы вводится система персонализированных электронных карт. Тем самым обеспечиваются жесткое закрепление дорожно-эксплуатационных предприятий за конкретными пунктами, рациональное распределение квот и оптимизация так называемого плеча вывоза.

Эффективно контролировать работу снеготаялок позволит система видеонаблюдения с выводом сигнала на единый диспетчерский пункт Департамента ЖКХ. Таким образом, мы получим возможность из единой диспетчерской в режиме реального времени наблюдать и контролировать работу всех снегосплавных пунктов.

- Очевидно, что все 46 снегосплавных пунктов, которые должны эксплуатироваться нынешней зимой, при обильных осадках снег будут растапливать долго. Что предусмотрено на этот случай?

- С территориальными подразделениями столичного Департамента природопользования и охраны окружающей среды согласован перечень мест временного складирования снега. В исключительных случаях - по решению городского оперативного штаба - будут задействованы так называемые сухие снегосвалки.

Впервые в этом сезоне в Москве заработают десять мобильных снеготаялок. Мобильные - это не

значит, что они будут колесить по дорогам и плавить снег. Для их эффективной работы нужна площадка, где есть выход в канализационную систему, где достаточно места для разгрузки самосвалов со снегом. Ведь они самостоятельно не могут перегружать снег в снеготаялки. Это будет делать фронтальный погрузчик. Главная задача - как можно быстрее освободить проезжую часть от снега.

- И, пожалуй, самое болезненное для каждого москвича - как бы не поскользнуться. По решению мэра химическими реагентами в нынешнем сезоне не будут обрабатываться внутридворовые территории, тротуары и остановки общественного транспорта. Их посыплют мелким щебнем. А почему бы и на дорогах не использовать щебенку?

- Да, в некоторых странах мелкий щебень действительно применяется для повышения коэффициента сцепления на дорогах. Но если отказаться от противогололедных реагентов в его пользу, тогда весь город окажется в снежных накатах. По мнению многих ученых-дорожников, путь, который избрала Москва, - самый верный и эффективный. Если снег не растапливать, то количество ДТП резко возрастет.

Часто Россию сравнивают со скандинавскими странами. В той же Финляндии зимой практически не бывает плюсовой температуры. Поэтому там можно утоптать щебенку в снег, где она замерзнет на весь сезон, и машины скользить не будут. А у нас переход через ноль случается больше пятидесяти раз за зиму. Тут-то щебенка в снегу и не удерживается, расплзается, «мигрирует» на колесах автомобилей, летит в лобовые стекла.

- А что вы можете сказать о химических реагентах, которые будут применяться нынешней зимой?

- Ни один город-миллионник, расположенный в похожих климатических условиях, для уборки в зимний период не обходится без противогололедных реагентов. Для уборки проезжей части в Москве будут использоваться реагенты только отечественного производства. Все они прошли предварительные испытания и имеют заключения по экологической безопасности. Более того, страны Евросоюза, в частности Венгрия, Польша и Германия, с нынешнего осенне-зимнего сезона начинают применять те же антигололедные реагенты, что и Москва.

- В технологии их применения что-то изменилось?

- Нормы использования реагентов дифференцированы. Ученые разработали регламент, где предусмотрено, какое количество реагента применять при разных погодных условиях: температура воздуха, время предстоящего изменения погоды, количество выпадающего снега и т.д. На автомашинах установлены компьютеры с автоматическими распределителями реагентов. Водитель заносит в базу данных полученные распоряжения, и реагенты распределяются с необходимой плотностью: твердые в диапазоне от 15 до 60 граммов на квадратный метр, жидкие - от 35 до 10 миллилитров на квадратный метр. Сегодня содержать дороги мегаполиса в надлежащем состоянии без современной техники и компьютерного оснащения просто невозможно.

Беседу вел  
**Николай ИВАНЧУК**

В столице, на Тверской, 16/2, открылся информационный центр московского правительства «Большая Ленинградка». Центр открыт по инициативе префекта Центрального столичного округа Сергея Байдакова совместно с Департаментом градостроительной политики, развития и реконструкции Москвы и Москомархитектурой.

Город начинает один из самых своих масштабных проектов - реконструкцию, пожалуй, главной транспортной артерии столицы. По планам московского правительства Тверская улица, Ленинградский проспект и Ленинградское шоссе вплоть до МКАД должны стать единой бессветофорной магистралью. Будет реконструировано 16,9 км дорог, построено 15 млн. кв. м различных площадей. Город приобретет несколько подземных паркингов на 7500 машиномест.

Естественно, столь значимый для города проект привлечет внимание десятков тысяч москвичей, - отметил координатор информационного центра Игорь Кураев, отвечая на вопрос корреспондента «МС», посетившего «Большую Ленинградку». - И власти хотят предоставить горожанам наиболее полную и достоверную информацию, касающуюся проекта и ведения строительных работ - с тем чтобы не возникало никаких кривотолков и дозвуж сплетен. Более того, к работе нашего центра привлечены социологи, которые выяснят настроения столичных жителей в отношении проекта реконструкции «Большой Ленинградки». К стати говоря, мы уже получили свыше 60 вопросов, причем большинство звонивших интересовались, не будут ли сноситься дома в ходе реконструкции. Так вот, по официальному заявлению префекта ЦАО Сергея Байдакова, не только снос и отселение, но даже реконструкция близлежащих домов не преду-

## ГОВОРИТ И ПОКАЗЫВАЕТ «БОЛЬШАЯ ЛЕНИНГРАДКА»



смотрены. Возможно лишь, если это понадобится в ходе проведения работ, укрепление фундаментов строений.

Что же представляет собой проект реконструкции «Большая Ленинградка»? По словам И. Кураева, на всем протяжении магистрали построят целый ряд мощных транспортных развязок. В начальной точке - на Пушкинской площади (пересечение Тверской улицы и Бульвар-

ного кольца) построят 180-метровый тоннель. Он пройдет по самой границе площади. Одновременно реконструируют и тамшние инженерные коммуникации, в частности расположенный под площадью коллектор, функционирующий с 1945 года.

В центре установлены три больших макета, один из них - это миниатюрная преобразованная Пушкинская площадь.

- Обратите внимание на макет, - посетовал Игорь Кураев. - Памятник Пушкину останется на своем законном месте. Благоустроят сквер перед памятником. Финансирование проекта предусматривается из расчета 50 на 50, то есть половину средств вложат инвесторы. Так, под Пушкинской площадью будут возведены крупный торгово-досуговый центр и подземный паркинг на 1000 машиномест. Кроме того, здесь построят подземный пешеходный переход, который соединит Тверскую улицу со станцией метро «Чеховская». Таким образом, все пешеходные переходы на площади будут убраны под землю.

- В некоторых средствах массовой информации появились сведения о планах строительства подземной улицы под Тверской до Кремля.

- Вот поэтому и создан наш информационный центр, чтобы пресекать распространение подобного рода недостоверной информации. Нет, подземную улицу пока строить никто не планирует.

Реконструкция подвергнется и площадь Тверской заставы. Автостоянку, расположенную ныне на площади Белорусского вокзала, также сделают подземной, в недрах же возведут крупный торговый центр. Еще один подземный паркинг устроят на пересечении Тверской с Садовым кольцом - на Триумфальной площади, а подле памятника Маяковскому разобьют уютный сквер.

После реконструкции как в центр, так из центра города будут девять полос движения. В декабре нынешнего года завершается строительство ледового дворца на Ходынском поле. Этот дворец примет чемпионат мира по хоккею - 2007. Здесь, на пересечении Ленинградского проспекта и улицы Серегина, построят тоннель с шестью полосами движения в каждом направлении. Этот тоннель обеспечит удобный выезд с Ходынки.

Двигается к концу строительство тоннеля между станциями метро «Динамо» и «Сокол». Левую часть тоннеля (путь из центра) должны запустить уже в декабре, правую - в январе следующего года. В районе станции метро «Сокол» появится двухуровневая эстакада со съездами на Ленинградское и Волоколамское шоссе. Наконец, Ленинградский проспект расширят в районе станции метро «Войковская». Транспортные развязки возведут также на пересечении Ленинградского шоссе с Головинским шоссе и Фестивальной улицы. Венчает проект план сооружения моста через канал им. Москвы.

По расчетам проектировщиков, по окончании работ пропускная способность Тверской улицы и Ленинградского проспекта должна увеличиться в полтора-два раза. «Большую Ленинградку» намечено реконструировать к концу 2009 года.

- Итак, наш центр приступил к работе, - добавил, прощаясь, Игорь Кураев. - Два сотрудника принимают горожан. Еще два специалиста отвечают на вопросы москвичей по телефонам «горячей линии»: 650-58-71 и 650-78-61. Центр работает с 12.00 до 20.00 ежедневно, кроме понедельника. Звоните, мы готовы помочь вам.

**Владимир РАТМАНСКИЙ**