



## ЭПИЛОГ

*В добрый путь!*

## С ЗАБОТОЙ О ДОРОГЕ

Десять из двенадцати лет строительство КАД находилось в ведении Дирекции по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга (ФГУ ДСТО «Санкт-Петербург»). Проектировщикам, строителям и, конечно же, сотрудникам Дирекции за эти годы пришлось пройти через многочисленные профессиональные трудности, через неожиданно возникающие преграды. Искренние слова благодарности за проделанную работу чередовались с неприятностями и непониманием, в том числе — со стороны жителей города. Сетования и жалобы многими давно забыты, а Кольцевая автомобильная дорога стала восприниматься жителями Петербурга и области как нечто само собой разумеющееся, привычно необходимое.

Правда, еще во время строительства КАД поговаривали, что через какое-то время справляться с транспортным потоком по причине прогрессирующего и неизбежного роста автомобилизации построенный обход не сможет, и в этой связи — вся надежда на вторую кольцевую. Вот что по этому поводу сказал в одном из своих интервью журналу «Дорожная держава» (май 2011 года) Борис Мурашов: «При проектировании действующей Кольцевой дороги производились необходимые расчеты, и КАД строилась, конечно же, с учетом увеличения количества транспорта в будущем. Дорога рассчитана на скорость автомобилей 120 километров в час, и при условии соблюдения рекомендуемого скоростного режима, а также при вводе в строй Комплекса защитных сооружений, который перераспределит транспортные потоки по КАД, автомагистраль своего статуса в ближайшие пять лет не потеряет. Что касается второй кольцевой, то ее строительство — дело скорого будущего».

В ходе строительства первой скоростной магистрали Северо-Запада России пришлось изменить не одно проектное решение. Многое было продиктовано сроками, временем, что-то изобреталось уже на месте. Не обошлось и без необходимых корректировок, связанных с освоением новых, современных технологий. Но и после завершения строительства дороги работы на Кольцевой продолжаются! Это связано, прежде всего, с содержанием дороги и обеспечением безопасности движения по ней.

Что же касается строительства дополнительных съездов, то здесь существуют жесткие инженерные ограничения. Так, для сохранения скоростного режима на КАД (120 км/ч) размещение съездов ближе чем в пяти километрах один от другого не допускается. В отличие от Московской кольцевой автодороги, петербургская КАД имеет довольно длинные отрезки, где съезд и выезд невозможны, как, к примеру, между Горской и Выборгским шоссе.

Однако — уже после сдачи наземной части КАД в эксплуатацию — предстояло еще построить развязку на пересечении северо-западного участка с продолжением Парашютной улицы и ЗСД. Кроме того, проводились работы по транспортному обеспечению порта Бронка, где запланирован участок рокадной дороги от КАД до порта с обеспечением въезда на Кольцевую в обоих направлениях. Окончание этих работ было синхронизировано с открытием проезда через тоннель под судопропускным сооружением С-1 и открытием движения по всему кольцу, включая дамбу, осенью 2011 года.

В течение всего 2011 года шло завершение строительства дополнительных и вспомогательных сооружений, в том числе центрального диспетчерского пульта автоматизированной системы управления дорожным движением. ДСТО пришлось заниматься и дооформлением земель, а также формированием имущественного комплекса и регистрацией прав собственности на объекты недвижимости.

По словам Вячеслава Петушенко, в свое время было получено много претензий в отношении размещения знаков и указателей на новых участках КАД. «Я решил посмотреть, что не так, — говорит он. — Первый знак мы ставим за 800 метров, потом за 300 и, наконец, за 200. Все новые участки рассчитаны на высокую скорость движения. Но положенные 120 километров в час никто не соблюдает, вот и проносятся мимо указателя, не успев притормозить. А еще влияет погода — снег, дождь, туман... Хотя я изучил Кольцевую вдоль и поперек, тем не менее, подъезжая к развязкам, не то чтобы волнуюсь, но становлюсь предельно внимательным!»

Итак, начались рабочие будни петербургской Кольцевой магистрали. Именно они-то и являют собой основную часть биографии дороги. Обслуживание дорожного полотна, мостовых переходов, водопропускных труб, надзор за мостами, мелкий ремонт, устранение дефектов на деформационных мостовых швах, уборка трассы—







все это важно не только для обеспечения комфортного и безопасного проезда, но и для продления жизни магистрали. Круглосуточно на КАД дежурят специалисты, в задачи которых входит предупреждение и устранение аварийных ситуаций.

А еще дороге категорически необходимы забота, уважение и внимание со стороны пользователей. И тогда она ответит — обязательно ответит — добром!

«В добрый путь» — часто такое напутствие получают те, кто отправляется в дорогу. В этом пожелании сохранилось старое значение слова «добрый», то есть приносящий удачу, предвещающий радость, благо. В свою очередь, под благом мы понимаем удовлетворение человеческих стремлений. Правда, христианская мораль несколько меняет общее представление о благе — считается, что это не только удовлетворение собственных интересов и выгод, но и доставление выгоды другим.

Любая дорога призвана служить всем, кто ее выбирает. Поэтому, пользуясь ею, каждому надлежит заботиться и думать не только о себе, но и о тех других, кто находится на трассе. Движение должно не только осуществляться по правилам, но и быть равноправным. В добрый путь!

## <<ЗА ПЕТЕРБУРГОМ ТЯНЕТСЯ РОССИЯ...>>

Двадцать первый век округлил геометрию строгих прямых линий Северной Венеции: Петербург примерил принципиально новую для себя и очень дорогостоящую деталь инфраструктурного плана — огромное транспортное кольцо. А те причины, которые, казалось, делали строительство автотрассы задачей не просто сложной, а подчас невыполнимой или неприемлемой, со временем оказались опровергнуты.

Строительство КАД стало историей — историей огромного совместного труда, историей проб и ошибок, историей бесценного опыта... Жаль только, что не все идеи нашли свое воплощение при строительстве этой магистрали. Так, например, цветовое оформление дороги изначально предполагалось подчинить следующей общей идее — на каждом участке трассы элементы обустройства объединить единым для участка цветовым решением (с постепенным переходом по мере продвижения с юга на север от «теплых» тонов к «холодным»). Ландшафтно-архитектурное оформление Кольцевой автомагистрали Санкт-Петербурга должно было улучшить безликие ландшафты городских окраин. Существовало несколько концепций подобного оформления. Одна из них предусматривала создание на открытых участках посадок деревьев с выделением двух основных пород: «Деревя КАД» (встречающего транспорт из города) и «Деревя Города» (встречающего подъезжающих к городу).

Сожаление вызывает и тот факт, что успешный опыт строительства велосипедных дорожек у развязки КАД в Горской не был продолжен на других участках... Но будем надеяться, что реализация таких проектов еще впереди!

**Из статьи В.Н. Пашенко, ГАП архитектурной мастерской № 9 ОАО «ЛенНИИпроект», опубликованной в журнале «СтройПрофиль» (ноябрь 2002 года):**

*Когда два года назад начали проектировать, а затем строить кольцевую автодорогу вокруг Санкт-Петербурга, решено было обратиться именно к европейскому опыту строительства автодорог и разработать архитектурно-ландшафтную концепцию кольцевой автодороги. Были привлечены зарубежные, а именно финские специалисты, имеющие определенный опыт такого проектирования. Современные требования к автодорогам таковы: дорога должна быть безопасной, скоростной, удобной в ориентировании и красивой. То есть поездка по ней должна быть комфортной и приносящей эстетическое удовольствие. Концепция ландшафтно-архитектурного оформления всецело подчинена этим требованиям.*

*Будущая кольцевая дорога проходит в разных своих частях через территорию Санкт-Петербурга и Ленинградской области, поэтому окружающие пейзажи весьма разнообразны. Большая часть восточного полукольца расположена обособленно от городской структуры и красивых ландшафтов, за исключением, пожалуй, пересечения с реками, ручьями и оврагами. Пейзаж вдоль будущей кольцевой — это в основном равнинные поля и луга, частично занятые большими массивами кустарника, иногда тополевыми перелесками. Там, где трасса проходит через лесные участки (Ржевский лесопарк), состав окружающей растительности — это в основном молодые влажные березяки и ольшаники. Исходя из всего этого в ландшафтно-архитектурном проекте разработаны предложения по созданию с помощью определенных приемов высокоэстетичной ландшафтной среды вдоль КАД:*





■ объединение всех элементов обустройства КАД на каждом участке трассы с помощью определенного цвета, с постепенным изменением предлагаемой окраски от «теплых» тонов к «холодным» по мере продвижения с юга на север;

■ создание на главных развязках, отнесенных к высшей категории качества, архитектурно-ландшафтных композиций, подчеркивающих их значение в структуре ландшафта (ворота, пирамиды, инсталляции из крупных валунов или металлических конструкций, водоемы и т.п.).

КАД местами обрамляется массивными регулярными посадками. Древесные насаждения выполняются в основном прямыми чередующимися рядами, количество рядов от одного до четырех, в зависимости от решения полностью или частично закрыть КАД или вид с нее. Расстояние между деревьями составляет в среднем 7—8 м. Остальные посадки выполняются с шагом согласно проекту. Архитектурное и цветовое решение шумозащитных экранов по возможности согласуется с регулярными посадками деревьев и кустарников.

\*\*\*

Исторически сложилось так, что инженерные сооружения, во многом определяющие своеобразие панорамы Петербурга — его мосты, каналы, набережные, — на протяжении трех веков воплощали собой не только совершенство технической мысли. Играя огромную роль в инфраструктуре города, они являлись произведениями высокой архитектуры!

Поэтому перед современными проектировщиками и строителями транспортных объектов Северной Пальмиры задачи встают особенные — не допустить утраты уникальной петербургской ауры, не нарушить сложившегося архитектурного баланса, суметь органично вписать в городское пространство новые мосты, развязки, тоннели. Но ведь и современные тенденции, а также прогнозируемое будущее, в свою очередь, упрямо настаивают на своих требованиях. Сложно, но необходимо найти ту золотую середину, которая, подчеркивая неповторимый стиль Санкт-Петербурга, сделает и сам город, и его прославленные пригороды еще более привлекательными и удобными для жизни!

*Великий образ Северной столицы —  
На картах, на гравюрах и в кино...  
За Петербургом — дали и границы,  
В Европу растворенное окно!  
И вдоль, и поперек перекрестили  
Санкт-Петербург дороги и мосты.  
За Петербургом тянется Россия —  
Ее просторы святы и просты...*

