

КУРЬЕЗЫ КОЛЬЦЕВОЙ

Никакое начатое с нуля дело не обходится без неясностей и ошибок, обид и напряжения. Но, к счастью, не обходится оно и без упорного стремления достичь результата, а также без оптимизма, дружеской поддержки и юмора. Теперь, когда оказались позади многочисленные сложности, можно с легкостью говорить о них...

БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ

Борис Мурашов рассказал о первом своем посещении строящейся трассы. Иначе как боевым крещением эту (теперь уже забавную) ситуацию назвать нельзя:

— Когда я работал в должности первого вице-президента корпорации «Трансстрой», Владимир Аркадьевич Брежнев, президент корпорации, поручил мне официально поздравить нашу подведомственную организацию «Севзапдорстрой» с пятидесятилетним юбилеем. Мероприятие было намечено на выходной день. Помню, стояла необычная для нашего северного лета жара. Я был в светлых брюках и белой рубашке, в светлой обуви.

Мы встретились с руководителем «Севзапдорстроя» Владимиром Николаевичем Чередником, когда до начала торжества оставалось чуть более двух часов, и я предложил ему проехать посмотреть на начало строительства первого участка КАД. Это был северный район строительства — где-то в районе Конной Лахты. На территории, куда мы въехали, только-только был вырублен лес, стояла в ожидании рабочей недели дорожная техника... Мы убедились в том, что стройка продвигается, и решили возвращаться в город, на празднование юбилея. Но не тут-то было: наш джип-внедорожник, оказавшись в зоне выторфовки, безнадежно увяз!

Никакие традиционные методы избавления от подобных ситуаций нам не помогли. Бревна и ветки, которые мы подкладывали под колеса, хлюпая и чавкая, утапали в болотной жиже. Во что превратилась наша торжественная одежда, думаю, объяснять не стоит. Сотовые телефоны? Увы... На тот момент это была непролазная глушь, и мобильная связь отсутствовала. Потратив час-полтора и потеряв всякую надежду найти спасителей, мы решили завести стоявший неподалеку от нас одинокий бульдозер.

Надо сказать, что я долгое время работал на севере, в районе Нового Уренгоя, где строил дороги, и где в экстремальных ситуациях приходилось садиться за штурвал любой техники. Навыкигодились и здесь! Правда, нам пришлось взломать дверь бульдозера и потрудиться его завести. Подъехали на нем к джипу, прицепили трос и вытащили! Бульдозер отправили на место, оставив записку с извинениями и благодарностью. На торжество мы все-таки успели, но форма одежды из торжественной превратилась в полевую... Когда ведущий объявил о моем выступлении, зал долго смеялся, — пришлось рассказывать о произошедшем. Так для меня началась КАД.

В ЛЮБУЮ ПОГОДУ

— Конечно же, разные были ситуации: и тревожные, и забавные, — с улыбкой вспоминает о своей работе в ДСТО Егор Тратников, — так, например, при строительстве первого участка от Горской у разных подрядчиков ось дороги не сошлась на... 60 сантиметров. Произошел интересный случай при делении дороги на лоты: в Ленинградской области обнаружился участок дороги протяженностью 9 километров, который подрядчику было не осилить в одиночку. Тогда отрезок разделили надвое. Таким образом, вместо пяти лотов на восточном полукольце образовалось восемь.

Само начало строительства никак не было отмечено официально. Оно и понятно: в январе 2001 года на месте будущей Кольцевой снега было по пояс. Вешки, ставившиеся по указанию Артюхова, разглядеть было трудно. Между тем на место строительства пожаловал сам премьер Михаил Касьянов. Вот и придумали в ДСТО надувать гелием воздушные шарики и привязывать их к вешкам. Получилось одновременно и нарядно, и информативно. Шарик, конечно, лопался, но будем считать, что так был дан старт строительству — без труб и барабанов.

Открытия построенных участков Кольцевой также случались в любую погоду... Маленькой, но символичной деталью отличилось открытие путепровода в створе проспекта Энгельса, выполненного в рамках реализации программы подключения УДС города к КАД. Именно тогда впервые возник вопрос об эксплуатации строящейся трассы. По конкурсу была выбрана организация «Ремдорстрой». В ходе торжественной церемонии нашлось время и для торжественного наделения «Ремдорстроя» этими полномочиями: его сотрудникам вручили ведро и метлу. Напутствие оказалось про-





роческим: «Ремдорстрою» суждено было и в дальнейшем следить за чистой КАД, добросовестно исполняя свои функции и создавая новые ноу-хау для оптимизации своей же деятельности.

ЖИЛИ-БЫЛИ

Этот трогательный, немного смешной и одновременно печальный сюжет известен многим жителям Петербурга. История о двух бабушках, оказавшихся заложницами строительства Кольцевой автодороги... Не получилось у них переехать вовремя в новую квартиру — новый дом в районе Девяткина оказался долгостроем. С середины XX века две бабушки-тезки жили в маленьком деревянном доме. Жили спокойно до тех пор, «пока не пришли строители» и над их фактически избушкой стал прямо на глазах расти гигант — вантовый мост. Бабушки оказались в эпицентре строительно-монтажных работ. Но русские женщины, как это водится, не унывали: надеясь на скорейшее изменение ситуации, не забывали напоминать о себе в разные инстанции, навещали строящийся в Новодевяткине свой будущий дом. И, как это ни странно, подружились со строителями... «Привыкаешь ко всему. Мы привыкли к строителям, они — к нам. Иногда и чаю приходили попить. Работа-то у них тяжелая. Они старались нам не навредить, делали все аккуратно. Правда, все равно мы как под обстрелом жили — сначала нам на крыши сыпался строительный мусор, потом, когда мост запустили, — посыпалась копоть...» — наперебой рассказывали они...

«Санкт-Петербургские ведомости» № 25 (4063):

Живут две бабушки Зины в этом домике с 1950-х годов... Кардинально менять что-то в их возрасте очень сложно. Хотя дом и старый, быстро выстывает, но, что ни говори, все свое, родное, привычное — печка, дровишки, даже банька была... При строительстве моста она помешала проезду техники, и ее снесли, а взамен подарили сооружение размером чуть больше туалета и на крышу водрузили пластиковый бачок...

Домик бабушек так и окрестили — «дом под мостом». Место, его окружавшее, раньше было деревней, которую еще в XIX веке построили как свою колонию немцы. После многочисленных публикаций и даже телевизионного сюжета на эту тему появилось настолько много разных желающих навестить бабушек, что к их домику (до лучших времен) были приставлены «стражи» из службы охраны моста!

С ВЫСОТЫ ПИЛОНА

Корреспонденты журнала «Дорожная держава» в августе 2007 года, когда строительство вантового моста уже близилось к завершению, получили от руководства ОАО «Мостоотряд № 19» разрешение взглянуть на уникальную переправу с высоты пилон... Конечно же, это была не основная задача журналистов. Основной их задачей было проведение интервью с Михаилом Ивановичем Фроловым, начальником строительства вантового моста, человеком неординарным, творческим (надо сказать, что многие панорамные фотографии, размещенные в этой книге, сделаны им). Михаил Иванович встретил работников прессы в назначенное время и пригласил пройти на строительную площадку...

— Съезды для второй очереди были уже готовы, — рассказывают журналистки, — по ним-то и въехали мы на пока еще девственную проезжую часть строящегося моста... Нам представилась уникальная возможность побывать не только на площадке, где ведутся завершающие работы, но и подняться на самый верх одного из пилонов — на высоту 130 метров! Полученных эмоций (и страха, и восторга одновременно) хватило для того, чтобы стать теперь настоящими поклонниками всех строителей, и особенно тех, кто участвовал в возведении этого, девятого по счету, моста через Неву.

На вершину пилон можно попасть двумя способами — по смонтированной внутри него лестнице или воспользовавшись, как мы, рабочим лифтом. Лифт медленно полз вдоль одного из пилонов, и все дальше открывалась перед нами панорама любимого города с одной стороны, и симпатичный природный ландшафт — с другой. Когда, наконец, мы оказались на самой верхней точке пилон, сопровождавший нас Михаил Фролов то ли в шутку, то ли всерьез вдруг сказал: «Сейчас нам достанется!» Сначала мы не поняли, что он имеет в виду, поэтому немного испугались и тут же в один голос спросили: «От кого?» Михаил Иванович указал на... небо: прямо над нами нависла чрезвычайно огромная черная туча, готовая в каждый миг разразиться шквальным ливнем...



Площадка, на которой мы находились, казалось, вот-вот начнет раскачиваться из стороны в сторону — такой силы был ветер. А Фролов спокойно продолжал рассказывать о строительстве: «В октябре работы будут завершены, и мост заработает! Осталось произвести дотяжку вант, уложить второй слой асфальта, установить перильные и барьерные ограждения, демонтировать подмостки...». Затем Михаил Иванович снова посмотрел в небо и невозмутимо улыбаясь произнес: «Штормит, сейчас ухнет!» В ту же секунду на нас обрушился невероятной силы дождь вперемешку со снегом (или так показалось?). Мы заторопились назад, вниз. Лифт, покачиваясь и поскрипывая, медленно потащил нас обратно на землю... «Видимо, на небесах за что-то осерчали на нас...» — шутили мы. Ливень больно хлестал по щекам, но было все равно чрезвычайно весело, хотя и жутковато! Конечно, мы предполагали, но в эти короткие минуты нам удалось осознать и на себе прочувствовать, в каких условиях трудятся строители-мостовики. «А как же здесь работают зимой?» — спросили мы Михаила Фролова. «А что, дело обычное...» — коротко ответил он.

«КОРАБЛЬ ПУСТЫНИ»

Эту историю нам рассказали работники ЗАО «ВАД», ставшие очевидцами одного любопытного приключения на Кольцевой. Неожиданной и серьезной опасностью для автомобилистов стал... верблюд, непонятно как оказавшийся в замкнутом пространстве КАД. Ему бы свободно бродить по песчаным просторам, а он, бедный, пугаясь звуковых сигналов, раздающихся отовсюду, стал виновником образовавшейся на дороге пробки, благодаря которой многим автолюбителям и их пассажирам удалось сделать необычные кадры! Понятно, что этот факт заинтересовал и многие СМИ — не каждый день такое случается! На петербургских читателей, слушателей и зрителей посыпалась примерно следующая информация «На Кольцевой автодороге ловят верблюда», «По КАД бродит верблюд», «На КАД у съезда на Дачный проспект стоит верблюд», «Верблюд гуляет вблизи столбика с отметкой «70 км», «Сотрудники правоохранительных органов Санкт-Петербурга ищут верблюда, который в одиночестве прогуливался по Кольцевой автомобильной дороге (КАД)»...

Вот что в отношении этого происшествия сообщила «Фонтанка.ру»: В правоохранительных органах «Фонтанке» подтвердили эту информацию, сказав, что уже связались с соответствующими службами, которые занимаются бездомными животными. Им и предстоит заняться эвакуацией верблюда с трассы.

А в деловой газете «Взгляд» по этому поводу была дана следующая (не очень, правда, деловая) информация: «На КАД, недалеко от съезда на Дачный проспект, стоит непонятно откуда взявшийся здоровый живой верблюд... (приводятся слова очевидцев). Рядом с ним человек непонятной национальности пытается прижать его изо всех сил к обочине, чтобы тот не выходил на дорогу. Ни грузовика, ни другого транспорта, на чем могли бы перевозить этого верблюда, нет. Как он туда попал, непонятно».

На помощь экзотическому животному было отправлено сразу два наряда полиции! Поговаривали, что это не единственный случай, когда на Кольцевой автодороге замечают верблюдов. Однажды азиатского гостя видели в районе Пулковского шоссе — на газоне, в компании нескольких пони, что, согласитесь, не совсем привычно для северных широт...

НЕ ТАК, КАК ХОТЕЛОСЬ...

Никто не будет оспаривать тот факт, что социальный статус и уровень жизни во многом определяется наличием дорог. А вот как насчет культурного уровня вождения и поведения на автодорогах отдельных российских водителей? Зависит ли от этого то, как будет складываться ситуация на дороге? Ответ однозначный. Именно культура определяет, какие действия считаются приемлемыми или, например, считается ли вождение удовольствием или же опасным и рискованным занятием. Дорога — это общее пространство, но почему-то очень часто водители «отстаивают» на этом пространстве свою привилегию. Этот парадокс связан с самооценкой автолюбителей. Какова культура и самооценка автолюбителя, взявшего штурмом сугроб у въезда на КАД, — судите сами (фото с usedcars.ru). Не пожелал водитель «опеля» стоять вместе со всеми в очереди при въезде на КАД и выбрал для движения полосу, которая использовалась зимой 2010 года для складирования снега. А может быть, он просто хотел прокатиться со снежной горки и вспомнить детство? Но так или иначе — на трассе таких (мягко говоря) не уважают...

