



ПРОЛОГ

*Дорога - удивительное дело!
Ее могущество непреодолимо,
успокоительно и целительно.*

С.Т. Аксаков

Двадцать первый век уверенно вступил в свои права. За первое его десятилетие изменились не только образ, уклад бытия, но и мировоззрение россиян, ставших свидетелями разительных перемен почти во всех секторах российской экономики. Перемены коснулись и дорожной отрасли. Исторически неизменной осталась только потребность в строительстве новых дорог.

Так или иначе, именно дорога, став областью строительного искусства, объединила развитие технической мысли, процессы экономического развития и эстетические потребности человека. Поэтому в процессе своей эволюции она стала требовать более строгого к себе отношения.

О многом может поведать дорога, но вряд ли путешествующие по ней смогут что-то конкретное узнать об ее создателях. Не случайно кто-то из поэтов написал: «Чем путь верней и несомненной — следов тем больше остается — и тем трудней под наслоениями увидеть след первопроходца...». Книга, которую вы держите в руках, — о тех, кто создавал самую длинную и поистине самую долгую дорогу в Санкт-Петербурге. Речь не о Дороге жизни, заслуживающей отдельного внимания. Речь о транспортном кольце, жизненная необходимость в котором была подтверждена еще в середине XX века.

Санкт-Петербург (Ленинград) не только важнейший экономический, научный и культурный центр России, но и крупный транспортный узел, одно из самых важных в России туристических мест. Исторический центр города на Неве и связанные с ним комплексы памятников входят в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Но, несмотря на то, что во многих крупных городах мира транспортные обходы к концу века уже были построены, Северная столица России в этом отношении еще долго оставалась незаслуженно обойденной...

Полвека связывает все общегородские радиальные магистрали Московская кольцевая автомобильная дорога (МКАД), протяженность которой около 110 км. Ее строительство началось в 1956 году. Работы шли очень быстрыми темпами, и уже в 1960 году на первой очереди дороги — восточном участке трассы — было открыто автомобильное движение.

Спустя два года кольцо сомкнулось... Кольцевая автодорога российской столицы за время эксплуатации успела пережить капитальную реконструкцию, начавшуюся в 1994 году. Однако мирового рекорда по протяженности МКАД, увы, не достигла — лидером в этом отношении является Лондонская кольцевая автомагистраль (M25), длина которой 195,5 км. Ее строительство, продолжавшееся с 1972 по 1986 год, обошлось в 909 млн фунтов стерлингов.

**Из рассказа Бориса Усанова,
советника губернатора Санкт-Петербурга
(газета «Санкт-Петербургские ведомости»
от 31 декабря 1992 г.):**

— Когда в 80-х годах XIX века на улицах больших городов Европы и Америки появились первые автомобили, дальновидные архитекторы и специалисты городского хозяйства стали пересматривать уличную сеть. Им стало понятно, что усовершенствование двигателя превратит модную самодвижущуюся коляску снотов в самый распространенный вид транспорта.

Наиболее подготовленным к решению этих проблем оказался Эжен Энар, на рубеже XX века ставший главным архитектором Парижа. Центр города он уподоблял человеческому сердцу, с которым органически связаны питающие его артерии, то есть улицы, несущие потоки движения. «Однако, — говорил он, — необходимо снизить чрезмерное движение в центре, ибо так же, как и избыток крови в сердце, оно способно привести городской организм к преждевременной гибели». Отсюда следовали два основных вывода Энара: во-первых, о непроницаемости городского центра для транзитного движения и, во-вторых, об улучшении связей центрального района с периферией города и загородными шоссе.

Однако довести подобные задумки до реальных предложений удалось только Герберту Алкеру Триппу, выдающемуся инженеру, который, будучи советником лорд-мэра Лондона по транспортным вопросам в 40-х годах прошлого века, фактически руководил организацией движения в столице Англии. Творчески развивая наследие Эжена Энара, Алкер Трипп подал мысль строить за пределами больших городов обходные кольцевые автострасы в целях освобождения города от транзитного междугородного движения. И это явилось приметой XX века.

Сумеет ли мы воплотить эти идеи на петербургской земле?





Уже около 40 лет существует Парижская кольцевая автодорога — бульвар Периферик. Она строилась на протяжении 17 лет и была открыта в 1973 году. Дорога представляет собой 35 км асфальтобетонного покрытия, разделенного на две части — внешнюю и внутреннюю, каждая из которых — это трех-четырёхрядное шоссе. Светофоры и посты дорожной полиции на парижской окружной отсутствуют, зато камер слежения и автоматических радаров на ней в избытке. Максимально допустимая скорость на данной магистрали — 80 км/ч...

Известна фраза — «все дороги ведут в Рим». А вот оправдана ли она, и как обстоят дела с кольцевыми магистралями современной столицы мира? Рим расположен в центре... кольцевой сети автодорог, которые приблизительно повторяют сеть дорог Древнего Рима, начинавшихся с Капитолийского холма и соединявших Рим со всей империей. Интересен тот факт, что практически все римские дороги были прямыми как луч! Римляне придавали очень большое значение строительству дорог, и уже в I в. до н.э. почти весь Итальянский полуостров был пересечен дорогами. А так как главным городом был Великий Рим, то все эти дороги к нему и вели.

Ответ на другой вопрос: почему в Петербурге раньше не строили кольцевую — кроется... в градостроительном замысле Великого Петра. Императору важно было не только «прорубить окно в Европу», построив на Балтике крупный порт, но и основать новую столицу, где можно проводить реформы, направленные в сторону «европеизации» российской жизни. Для этих целей необходимо было создать абсолютно новую пространственную среду, что и легло в основу градостроительного замысла, который на протяжении трех столетий, несмотря на политические, социальные, экономические и прочие преобразования, всегда являлся «путеводной звездой» развития Петербурга.

Этот замысел неизменно находил отражение в генеральных планах Санкт-Петербурга, развивавших те важнейшие особенности города, которые составляли суть его градостроительной конструкции и основу его неповторимого облика. Стратегически важным было решение Петра развивать всю систему поселений петербургской агломерации на обширных пространствах — от Кронштадта и Ораниенбаума на западе до Шлиссельбурга на востоке, от Сестрорецка на севере до Гатчины на юге. В первой половине XVIII века сформировались важнейшие правила четкой планировочной организации города: прямолинейность улиц, их ориентация на вертикальные доминанты (храмы), пространственный ритм размещения городских площадей и их четкие очертания. (Не исключено, что идея прямых мостовых была заимствована у римлян...) Стандартную ширину улиц — 12 саженей, или 30 м, устанавливал специальный документ, утвержденный в 1718 году.

Специфика природных условий — острова в дельте Невы — обусловила как известную самостоятельность отдельных районов Санкт-Петербурга, так и наличие основного организующего композиционного центра, каким явилось пространство Невы.

В полной мере проект истинного европейского города осуществить не удалось, однако радиальные магистрали стали отличительной особенностью Петербурга. Время шло, и идея «прямых улиц», заложенная в основу развития Северной столицы, превратилась для города в серьезную проблему. С увеличением грузопотоков и количества легковых автомобилей городские улицы (они же основные транспортные артерии) исчерпали свою пропускную способность. Требовались магистрали шириной в четыре, шесть, восемь полос движения. Но каменные коридоры петербургских улиц, увы, не позволяли решить эту проблему. Через исторический центр пролегали транзитные маршруты, поскольку именно там сконцентрированы основные переправы через главную водную артерию — Неву. От выхлопных газов, вибрации страдали памятники мировой культуры; перегруженными оказались мосты.

Первое официальное признание необходимости строительства петербургской Кольцевой автомобильной дороги зафиксировано в Генеральном плане развития Ленинграда за 1965 год. В данном документе речь шла о возможности связать все крупнейшие федеральные и региональные дороги, проходящие близ Северной столицы, единой трассой, приближенной к жилищным массивам и промышленным зонам.

КАД Санкт-Петербурга — проект с непростой судьбой, почти 40 лет (!) ждавший своей реализации. Попытка практической реализации идеи строительства была предпринята в конце 70-х годов и стимулирована принятием решения о строительстве в акватории Финского залива Комплекса сооружений по защите города от наводнений. В период с 1975 по 1980 год по заказу Минавтодора

Фото на странице слева

Вверху: Парижская кольцевая автодорога — бульвар Периферик.

Внизу: Московская кольцевая автомобильная дорога (МКАД)



↑ ДВОРЦОВЫЙ
МОСТ
← АДМИРАЛТЕЙСКАЯ
НАБЕРЕЖНАЯ
ДВОРЦОВАЯ
НАБЕРЕЖНАЯ →

РСФСР Ленинградским филиалом ГипродорНИИ было разработано ТЭО (технико-экономическое обоснование) строительства кольцевой автодороги, которым подтверждались ее экономическая целесообразность и высокая эффективность строительства. В ТЭО определено положение трассы будущей дороги и ее технические параметры. Кроме того — назначены основные технические решения по земляному полотну, дорожной одежде, искусственным сооружениям, пересечениям, примыканиям, а также рассчитаны объемы работ и стоимость строительства.

Были выполнены и все необходимые согласования с заинтересованными организациями города и области, включая землепользователей, по чьей территории планировалось пустить новую трассу. Коридор трассы дороги был утвержден совместным решением областного и городского Ленинградских исполкомов № 56/85 от 23.01.84 г. и 27.02.84 г. По обобщающему заключению Госстроя РСФСР от 23.03.84 г. № 22/83-п ТЭО было одобрено, с рекомендацией использовать его как обосновывающий материал для разработки проектно-сметной документации на отдельные участки КАД.

Однако, несмотря на положительные заключения экспертиз Госстроя РСФСР, а также Госплана РСФСР, практическая реализация предлагаемых ТЭО решений не была осуществлена по ведомственным причинам — Минавтодор РСФСР, как заказчик ТЭО, не захотел принять на себя функции генерального заказчика стройки, считая, что данный объект решает чисто городские проблемы и должен строиться за счет городского бюджета. В свою очередь, власти города на Неве не решились взять на себя подобную ношу по причине высокой стоимости строительства и ограниченности городского бюджета. В последующие после разработки ТЭО годы необходимость строительства кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга учитывалась всеми архитектурно-планировочными и градостроительными документами, регламентирующими перспективное развитие города и пригородной зоны.

До начала 90-х годов XX столетия все проекты строительства кольцевой дороги предполагали, что она пройдет на более отдаленном расстоянии от Санкт-Петербурга, чем ныне существующая. В 1993 году городские власти всерьез задумались о сокращении радиуса дороги, чтобы существенно сэкономить средства и разгрузить город от автомобилей. «Ближний» вариант кольцевой дороги, благодаря которому ее длина сократилась на 16 км, был закреплен в «Экономических обоснованиях строительства КАД», составленных городским Комитетом по градостроительству и архитектуре в 1998 году.

В этом же году была предпринята реальная попытка строительства отдельных участков КАД. Так, строительство было развернуто от Восточно-Выборгского до Приморского шоссе на участке длиной в 23,6 км, включающем транспортную развязку на пересечении КАД с железной дорогой и Приморским шоссе. Было отсыпано 2285 тыс. куб. м земляного полотна. На участке работало полторы тысячи человек. За сутки самосвалами (помимо другой техники, было задействовано 250 самосвалов) с территории строительства вывозилось 20 тыс. куб. м грунта (емкость одного грузового железнодорожного состава — 5 тыс. куб. м).

Проект финансировался из Федерального и Территориального дорожных фондов. Но осуществление проекта, к сожалению, продвигалось очень медленно...

И только весной 2001 года — в соответствии с поручением президента и распоряжением правительства РФ № 305-р от 06.03.01 г. — было принято решение о строительстве первой очереди Кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга. Специально для такого серьезного объекта было создано целое ведомство — ГУ «Дирекция по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербург Министерства транспорта РФ».

Кольцевая Санкт-Петербурга была призвана решить ряд задач, среди которых вывод транзитных потоков из исторического центра города, разгрузка городских транспортных магистралей, освоение прилегающих территорий, включение Санкт-Петербурга в международный Критский коридор М-9... Предстояло создать сооружение мирового уровня, отвечающее всем современным требованиям.

*Работа началась большая,
Казалось — нет конца и края...
Да шутка ли — обвить вокруг
Кольцом дорожным Петербург?!*