

Инвесторы выходят на дороги

Российская столица становится мировым лидером по вводу транспортных объектов



В этом году завершится реконструкция четырех вылетных магистралей: шоссе Энтузиастов, Можайского, Щелковского шоссе и Рязанского проспекта

■ МАКСИМ КЛИНСКИЙ

В мае на пересечении Дмитровского шоссе и МКАД откроются две новые эстакады. Таким образом, строительный комплекс Москвы открывает «сезон» ввода объектов транспортной инфраструктуры, запланированных на этот год. Всего в 2014 году власти намерены построить более 75 километров дорог, 17 развязок и пять новых станций метро. При этом будет создан хороший задел на 2015–2016 годы, когда российская столица по некоторым показателям обгонит все ведущие мегаполисы мира. Большую роль в развитии транспортного узла столицы призваны сыграть инвесторы.

Московский транспортный узел (МТУ) – ключевая составляющая всей транспортной системы нашей страны. Через него проходит 80% внутрис-

сийских транспортных перевозок плюс еще 60% импортных и экспортных грузов. Как рассказал заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин на прошлой неделе на форуме «Девелопмент 2014: точки роста», при принятии решений по развитию транспортной инфраструктуры власти города рассматривают не только столицу в ее административных границах, но и МТУ в целом, включая Московскую область. «Мы стараемся все наши проекты по реконструкции дорожной сети и строительству новых станций и веток метро увязывать с планами по модернизации транспортной системы Подмоскovie», – отметил он.

Совместно с федеральными ведомствами и правительством Московской области власти города определили стратегию развития транспорта на ближайшие годы. Она состоит из четырех

основных направлений – это строительство и реконструкция дорог, прокладка новых линий метро, развитие железнодорожных перевозок и создание транспортно-пересадочных узлов.

По объему капиталовложений в транспортную инфраструктуру Москва сегодня входит в тройку ведущих мегаполисов мира. Больше строят только в Азии. В следующем году по количеству введенных объектов метро и железных дорог российская столица должна и вовсе стать мировым лидером. Впрочем, что вся эта работа ведется отнюдь не для рекордов, а для москвичей, для их комфорта.

В этом году в городе планируется ввести более 75 километров дорог, 17 развязок и пять станций метро. При этом, как рассказал руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарёв, на 2015 и 2016 годы будет создан хороший задел. Ведь в

этот период в планах властей открыть более 20 станций метро, около 150 километров дорог, а также порядка 100 километров новых железнодорожных линий.

В этом году дорожно-транспортные объекты власти города начали вводить еще зимой. Это были построенные еще в 2013 году новые станции метро. Тогда появились «Деловой центр», «Лесопарковая» и «Битцевский парк». Программу ввода 2014 года откроют новые эстакады на пересечении Дмитровского шоссе и МКАД, пользоваться ими автомобилисты смогут уже в мае. Основной же объем ввода запланирован на вторую половину года.

По словам Андрея Бочкарёва, сейчас завершается реконструкция сразу нескольких вылетных магистралей: шоссе Энтузиастов, Можайского, Щелковского шоссе, Рязанского проспекта – в общей сложности 67 километров.

Узелки не вяжутся

Почему буксует программа строительства ТПУ

■ АЛЕКСАНДР ШИБАНОВ

Около 5 млн кв. метров недвижимости может появиться в Москве рядом с транспортно-пересадочными узлами (ТПУ). На прошлой неделе на форуме «Девелопмент 2014: точки роста» заместитель мэра, руководитель столичного стройкомплекса Марат Хуснуллин рассказал, что это будет самая востребованная недвижимость в городе, «так как она вся будет полностью обеспечена транспортной инфраструктурой». Несмотря на большие перспективы программы строительства ТПУ и интерес к ней инвесторов, на сегодняшний день проекты только на стадии проработки. Почему – разбирается корреспондент «Московской перспективы».

О программе строительства транспортно-пересадочных узлов власти столицы сообщили три года назад. Согласно первоначальному плану, первые ТПУ должны были появиться в 2012–2013 годах. В начале этого года, подводя итоги работы стройкомплекса в 2013 году, Марат Хуснуллин признал, что планы по возведению ТПУ пришлось скорректировать.

Проектами строительства ТПУ интересуются сразу целый ряд инвесторов. По словам президента ГК «Мортон» Александра Ручьева, компания готова вкладывать деньги в строительство транспортно-пересадочных узлов. «Нас интересует любой ТПУ площадью больше 100 тыс. кв. метров с хорошим пассажиропотоком. У нас нет какой-то конкретной привязки, нас интересуют технико-экономические показатели», – сказал он. По его словам, общение с властями Москвы по этому поводу уже началось, и ориентировочно через месяц уже будет возможность озвучить подробности. Ранее об интересе к программе заявляли и другие инвесторы: компании, входящие в структуру Газпрома, ГК «Пионер» и другие.

На форуме заммэра отметил, что возникают не только технические сложности, но и организационные, и финансовые. На первый взгляд концепция функционального наполнения ТПУ очень проста: каждый узел должен содержать в себе транспортный терминал, парковки и коммерческие площадки, чтобы привлекать инвесторов. Однако на деле оказалось все не так просто. Гендиректор ОАО «МКЖД» Михаил Хромов рассказал, что, решая вопросы об инвестировании в ТПУ, приходится искать компромиссы с бизнесом и баланс между коммерцией и удобством пассажиров. Инвесторы хотят, чтобы пассажир как можно дольше находился на территории мини-вокзала, для этого путь от остановки одного

вида транспорта до станции другого следует сделать как можно длиннее. Но власти столицы, напротив, выступают за сокращение маршрута до минимума.

Найти компромисс оказывается не так просто. Поэтому городская администрация привлекает иностранных консультантов, обладающих опытом создания ТПУ. «Это в первую очередь специалисты из Японии и Кореи», – рассказал Марат Хуснуллин. – Зачем нам изобретать велосипед, если можно нанять грамотных специалистов и адаптировать их опыт к нашим условиям». Отечественные эксперты предлагают властям также опираться на опыт азиатских мегаполисов. Там город и бизнес успешно сотрудничают уже много лет. Управляющий партнер компании «ТрансТерминалПартнер» Алексей Иерусалимов полагает, что необходимо создавать крупные объекты, которые призваны не только решать транспортные проблемы города, но и удовлетворять иные потребности жителей. В качестве примера он приводит успешный опыт Гонконга, где ТПУ – не торговые центры с пассажирским терминалом, а мини-города с гостиницами, развлекательными и торговыми комплексами.

Еще одна проблема, задерживающая реализацию программы создания сети ТПУ, – сложности с площадками для строительства. Многие участки имеют серьезные обременения. Михаил Хромов рассказал, что принятый Госдумой закон об изъятии земель «пока не применялся, поэтому непонятно, как он действует».

Напомним, власти Москвы планируют до 2020 года создать систему транспортно-пересадочных узлов. Она включает в себя 255 ТПУ на территории столицы (90 – около станций метрополитена, 31 – на Малом кольце Московской железной дороги и 42 – вблизи железнодорожных станций). Еще 300 ТПУ планируется возвести в Подмоскovie. Главная задача этих узлов – увязать в единую, комфортную для пассажиров, систему все виды общественного транспорта, что позволит сократить время в пути и создаст необходимые условия для пересадки с личного автомобиля на общественный транспорт. «Мы сейчас проводим очень серьезную работу с ОАО «РЖД», МКЖД, Московским метрополитеном по определению показателей строительства этих объектов, проектированию всей транспортной составляющей, увязке с нашими остальными планами», – отмечал ранее Марат Хуснуллин.

По словам господина Хуснулина, до конца этого года власти столицы намерены завершить работу над градостроительной документацией по транспортно-пересадочным узлам.



25 ЛЕТ С МОСКВОЙ

ИНГЕОКОМ

Год основания 1989
www.engeocom.ru

Платную трассу Готовят к съезду

Новую дорогу от Бусиновской развязки до Фестивальной улицы откроют в этом году



ФОТО МИХАИЛА КОТОВАЕВА

Владимир Власов (справа) рассказал Марату Хуснуллину и Андрею Бочкарёву, что участок в продление платной трассы М11 на территорию Москвы откроется к ноябрю этого года

АНДРЕЙ МАКАРСКИЙ
Властям столицы удалось синхронизировать сроки строительства сразу трех объектов, возведение которых финансируется из разных источников. В конце года будут введены первый участок трассы М11 Москва – Санкт-Петербург, часть Бусиновской развязки и автодорога от Бусиновской развязки до Фестивальной улицы. Глава столичного стройкомплекса Марат Хуснуллин в минувшую субботу в ходе посещения площадки строительства продолжения платной

трассы на территории Москвы заявил журналистам, что пользоваться ею автомобилисты смогут уже к концу нынешнего года.

Продолжение платной трассы на территории Москвы состоит фактически из двух объектов: участка автодороги Москва – Санкт-Петербург от Бусиновской развязки до Фестивальной улицы и транспортная развязка на пересечении с Фестивальной улицей. В рамках работ планируется возвести 19 эстакад общей

протяженностью 4,3 км, реконструировать километр Зеленоградской улицы, а также построить участок дороги от Фестивальной до Талдомской улицы длиной 1,9 км.

Новая трасса пройдет преимущественно вдоль путей Октябрьской железной дороги. Чтобы шум от автомобилей не мешал местным жителям, власти столицы приняли решение заменить более 10 тысяч окон в близлежащих домах на шумозащитные. Ранее часть территории, на которой сейчас строится дорога, занимали гаражи. В соответствии с совместным решением

департамента строительства Москвы и префектуры Северного округа было снесено более 2,5 тыс. боксов.

«Подрядчики планируют запустить участок автодороги от Бусиновской развязки до Фестивальной улицы уже к ноябрю нынешнего года. А развязку на пересечении с Фестивальной улицей до конца года», – рассказал журналистам Марат Хуснуллин. При этом он подчеркнул, что согласно контракту срок ввода этих объектов – февраль 2015 года.

«Благодаря строительству эстакады над железнодорожными путями Октябрьской железной дороги жители сразу трех районов столицы – Головинского, Западного Дегунина и Ховрина – получат возможность перемещаться между районами без больших перепробегов, как это происходит сейчас», – отметил глава стройкомплекса. Власти столицы совместно с подрядчиками смогли синхронизировать сроки ввода этих объектов с открытием части Бусиновской развязки и первого участка трассы Москва – Санкт-Петербург. Гендиректор компании «Мостотрест» Владимир Власов рассказал, что платную трассу предполагается открыть до 1 января 2015 года: «Если у нас получится решить вопрос с переклоном газа на пересечении трассы и магистрального газопровода, то до 1 января 2015 года первый участок от 15-го до 58-го километра может быть запущен».

Марат Хуснуллин пояснил, что синхронизировать сроки получилось во многом благодаря тому, что на всех перечисленных объектах, несмотря на разные источники финансирования, работает один подрядчик – компания «Мостотрест». На территории Москвы продолжение платной трассы строится за счет средств городского бюджета, Бусиновской развязки – за счет федерального бюджета, а сама платная трасса за счет собственных и заемных средств Северо-Западной концессионной компании, которая принадлежит Мостотресту и французской VINCI Concessions.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Марат Хуснуллин, заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства:



– Продвигаться в борьбе с пробками мы можем, развивая общественный транспорт. На это идет 70% Адресной инвестиционной программы. Мы развернули огромную работу по строительству метро. В 2013 году введено 12,5 км линий, дальше темпы строительства метро будут нарастать. Сейчас по этому показателю Москва уступает только Пекину. Но в 2015 году мы его обгоним и станем мировыми лидерами. Все это надо было начинать делать как минимум 10 лет назад. Мы строим железные дороги. В 2015 году начнется пассажирское движение на Малом кольце Московской железной дороги – это, по сути, еще одно пересадочное кольцо для метрополитена длиной 54 км. Совместно с РЖД и правительством Московской области прокладываем и реконструируем около 250 км новых главных путей на радиальных направлениях МЖД и МК МЖД. Реконструируем дороги, чтобы выделить полосу для общественного транспорта. Причем все эти виды транспорта будут взаимоувязаны, появится возможность удобно пересаживаться с одного на другой. Для этого мы строим транспортно-пересадочные узлы.

Андрей Бочкарёв, руководитель департамента строительства Москвы:



– Когда мы говорим, что в этом году планируется построить 76 км дорог, то уточняем: речь идет о построенных и реконструированных дорогах. Мы же не говорим, что построили новую Ярославку или Варшавку. Но мы расширили существующую дорожную сеть, проложили боковые проезды, дополнительные полосы. К сожалению, в государственной статистике нет разделения на реконструированные и построенные магистрали. Поэтому мы суммируем километраж построенных и реконструированных дорог, считаем по оси – вне зависимости от того, сколько там новых полос. Зачастую эффективность дорожного строительства сложно измерить длиной магистралей. Например, сейчас мы планируем продолжить Южную рощу, соединив ее с Кантемировской улицей. Там протяженность всего 4 километра. А эффективность колоссальная. Кстати, мы совместно с транспортными ведомствами города все объекты выставили по рейтингу эффективности. В первых его строках – новые железнодорожные переезды. Хотя в длину они, как правило, всего 800 метров. Но вместе с тем мы понимаем, что одни они транспортные проблемы мегаполиса не решат. Нужно и вылетные магистрали реконструировать, и строить различные локальные объекты. Поэтому у нас нет задачи ввести больше километров дорог, наша цель – улучшить движение общественного транспорта в Москве. А это достигается только комплексными мерами.

Владимир Жидкин, руководитель департамента развития новых территорий города Москвы:



– К концу нынешнего года в новой Москве планируется открыть две станции метрополитена – «Румянцево» и «Саларьево». Около этих станций будут построены транспортно-пересадочные узлы. Этой важной работой занимаются наши коллеги из департамента строительства. ТПУ станут не просто парковочной площадкой, а современными сооружениями с комплексной инфраструктурой. В частности, ТПУ «Саларьево» будет размещен на площади около 30 гектаров, оснащён удобными входами на станцию метро. Здесь смогут одновременно припарковаться 8 тысяч автомобилей, а также разместится автостоянка для общественного транспорта. Такие современные объекты укладываются в концепцию развития новых территорий с точки зрения создания комфортной среды проживания.

Дмитрий Евсеев, президент ЗАО «Объединение «ИНГЕОКОМ»



«И» Какие сложности возникают при строительстве объектов транспортной инфраструктуры?

– В Москве строителям приходится работать в стесненных условиях сложившейся застройки. Часто наши стройплощадки оказываются в непосредственной близости от жилых домов, что накладывает ограничение на производство некоторых видов работ в ночное время и в выходные дни. Также на темпы строительства влияет скорость освождения территорий под строительство. Нередко владельцы торговых палаток умышленно затягивают судебные разбирательства в надежде добиться от города максимально высоких компенсационных выплат за свои ларьки. Еще один немаловажный фактор, влияющий на сроки выполнения работ, – инженерия. Участило, на которых ведется строительство или реконструкция объектов транспортной инфраструктуры, насыщены сетями и коммуникациями. Поэтому любым работам всегда предшествует этап перекладки инженерии, в ходе которого строители могут обнаружить сети, которых нет в проекте. Это результат работы недобросовестных подрядчиков, которые несколько десятилетий назад прокладывали эти коммуникации и не сдали на них исполнительную документацию. Поэтому сети в земле есть, а никто их не видит.

«И» За счет чего вам удается строить объекты с сокращением нормативных сроков?

– Я считаю, что сокращение сроков строительства не должно сказываться на качестве работ. На своих объектах ИНГЕОКОМ выстроил работу таким образом, чтобы этого не произошло. Добиться этого можно за счет управления строительными процессами. Наши инженеры занимаются оптимизацией проектов организации строительства и проектов организации движения. Как правило, мы начинаем работать одновременно на всех участках магистрали. И по возможности стараемся вести процессы параллельно. Например, при строительстве пешеходного перехода в одной части ведется возведение основных конструкций, а в другой части, где пол, стены и перекрытия уже готовы, ведутся отделочные работы и монтаж инженерного оборудования. Кроме того, нам удается наращивать темпы за счет применения современной строительной техники и механизмов. На скорость строительства также оказывают влияние способы производства работ. Если речь идет о перекладке инженерных коммуникаций, то в этом случае предпочтительны методы микротоннелирования и горизонтально-направленного бурения.

Инвесторы выходят на дороги



ФОТО МИХАИЛА КОТОВАЕВА

По объему капиталовложений в транспортную инфраструктуру Москва сегодня входит в тройку ведущих мегаполисов мира

«С» В рамках реконструкции шоссе Энтузиастов от МКАД до Садового кольца планируется построить 5,6 километра боковых проездов, которые примут весь межрайонный трафик, организовать выделенные полосы и заездные карманы для общественного транспорта, а также возвести семь пешеходных переходов. В результате пропускная способность магистрали увеличится на 25%.

На Щелковском шоссе, где еще недавно стройка была почти остановлена, в начале работ возобновились. Согласно проекту, около станции метро «Щелковская» будет построена эстакада, от МКАД до стадиона «Локомотив» – два боковых проезда.

При реконструкции Можайского шоссе планируется расширить трассу до 12 полос, организовать на ней выделенные полосы для общественного транспорта общей протяженностью около 25 километров, а также велодорожки.

На Рязанском проспекте работы включают строительство эстакады в районе пересечения Рязанского проспекта с Малым кольцом Московской железной дороги, пешеходных переходов, создание 6 километров боковых проездов, а также прокладку велодорожек практически на всем протяжении трассы. Также подходят к концу и работы по реконструкции развязок на МКАД (подробнее об этом читайте на стр. 9).

В июле Московский метрополитен пополнится новой станцией «Спартак», которая строится на существующем участке Таганско-Краснопресненской линии. Она расположится между «Тушинской» и «Шукинской». Сейчас работы подходят к концу. Подрядчики приступили к отделке. В сентябре планируется открыть две станции на Сокольнической ветке – «Тропарево» и «Румянцево», а через несколько месяцев еще одну – «Саларьево», которая станет конечной. Также на конец года намечен ввод станции «Котельники» на Таганско-Краснопресненской ветке.

Идет активная модернизация Малого кольца Московской железной дороги. Его запуск планируется на конец следующего года. Как рассказал гендиректор МК МЖД Михаил Хромов, сейчас основные работы сосредоточены на электрификации кольца, строительстве платформ, а также прокладке нового главного пути. В ближайшие дни будут подведены итоги тендера на проектирование транспортно-пересадочных узлов. «Срок запуска пассажирского движения остается неизменным – 2015 год. Потом в течение нескольких лет продолжится развитие территорий вдоль МК МЖД – рассказал господин Хромов.

По словам Марата Хуснуллина, в деле развития объектов транспортной инфраструктуры власти города возлагают большие надежды на инвесторов. Планируется, что частный бизнес построит северный дублер Кутузовского проспекта, дороги на территории новой Москвы, железнодорожные переезды, развязки и боковые проезды на МКАД.

Кроме того, бизнес предполагается привлекать к строительству метрополитена. Так, по словам Марата Хуснуллина, новую ветку от станции «Улица Новаторов» Третьего пересадочного контура до станции, расположенной в административно-деловом центре в Коммунарке, могут построить инвесторы из Гонконга. Ее протяженность составит около 15 километров, на ней расположится 6 или 7 станций. «Мы пока не определились с тем, сколько станций построить на территории АДЦ в Коммунарке. Одну точно построим, может быть, две», – отметил заммэра. Ориентировочная стоимость работ составляет 60 млрд рублей.

Также власти готовят необходимую документацию для строительства новой ветки в Рублево-Архангельское. Если найдутся инвесторы, желающие ее построить, то работы могут начаться в ближайшее время. Если нет, линию возведут за счет бюджетных средств, но после 2020 года.

«Цель нашей работы – создание в столице комфортного метрополитена»

Мосинжпроект формирует новую техническую политику метростроения



Валерий Меркин, начальник Научно-инженерного центра по освоению подземного пространства (НИЦ ОПШ) ОАО «Мосинжпроект»

■ ВИКТОР ДМИТРИЕВ
Сегодня ОАО «Мосинжпроект» имеет особый статус. Из проектного института инженерных сооружений и коммуникаций, обеспечивающего Москву комплексным проектированием, он превратился в одну из крупнейших в стране инжиниринговых компаний, реализующую проекты «под ключ», начиная с изысканий и заканчивая вводом объектов в эксплуатацию. Одним из важнейших направлений деятельности компании является выполнение программы развития Московского метрополитена. О том, как продвигаются работы в данном направлении, мы побеседовали с ведущим специалистом института, начальником Научно-инженерного центра по освоению подземного пространства (НИЦ ОПШ) ОАО «Мосинжпроект», доктором технических наук, академиком РАН Валерием Меркиным.

■ Что сегодня представляет собой метростроение как отрасль?

– Метростроение в России развивается в русле мировых тенденций. Это современные методы производства работ, высокопроизводительные машины и оборудование, прогрессивные тоннельные конструкции и технологии.

Сегодня по объему метростроения и темпам ввода объектов в строй мы первые в мире. В Москве реализуются самые современные концепции строительства в части объемно-планировочных решений. Это переход строящегося метро с глубокого заложения на мелкое, а также применение тоннелепроходческих механизированных комплексов (ТПМК) на базе щитов с активным пригрузом забоя. Нашими строителями освоены технологии сооружения тоннелей без помех для эксплуатации магистралей с использованием защитных экранов. Определенный прогресс наблюдается и в решении вопросов гидроизоляции сооружений. Взамен традиционных битумных и битумно-полимерных материалов все шире применяются синтетические мембраны. Усилился интерес к напыляемым мастикам, применение которых при соответствующем качестве работ позволяет существенно сэкономить трудовые затраты и время.

■ В чем слабость отечественного метростроения?

– Безусловно, в отсутствии собственного производства тоннелепроходческих комплексов и прочего оборудования для подземного строительства. Все проходческие щиты, используемые сегодня в строительстве Московского метрополитена, импортного производства.

В то же время Россия – государство, которое обязано стремиться к самодостаточности. Призывая высокую техническую эффективность зарубежных проходческих комплексов, при их закупке мы практически полностью утратили отрасль отечественного щитового машиностроения – кадры ученых, конструкторов, заводы.

Однако многие специалисты отрасли полагают, что пока еще есть возможность восстановить производство отдельных образцов тоннельной техники, например, на базе сохранившегося Скуратовского опытно-экспериментального завода, начав хотя бы с совместного производства оборудования с западными компаниями.

■ Почему наиболее перспективным считается открытый способ проходки?

– Он позволяет вести работу сразу на нескольких участках, что серьезно ускоряет строительство, дает возможность при сооружении станций использовать общестроительное оборудование, разворачивать работы широким фронтом. В данном случае не требуется столь высокая квалификация строителей, которая необходима при закрытом способе работы. Все эти факторы работают на удешевление строительства.

К тому же станции мелкого заложения более привлекательны для пассажиров. Им не нужно тратить дополнительное время на спуск-подъем по эскалатору. Да и затрат на эксплуатацию в части расхода средств на инженерные системы и оборудование гораздо меньше.

■ Как при строительстве метро открытым способом можно повысить эффективность использования рабочего пространства? Почему «стену в грунте» не применяют одновременно и в виде несущей конструкции?

– Серьезный вопрос. Один из способов более эффективного использования пространства при строительстве метро – пересмотр требований к временным конструкциям. К сожалению, при открытом способе проходки работы до сих пор ведутся в соответствии с прежними требованиями. Возводится «стена в грунте» – сплошная железобетонная конструкция, под защитой которой разрабатывается грунт. На расстоянии 1,5 метра от нее внутри котлована возводится стена станции. Затем промежуток между стенами засыпается грунтом. Ширина котлована для строительства при этом получается примерно на 3 метра больше, чем требуется.

Вариант, когда «стена в грунте» и есть несущая конструкция, – оптимальный, к нему надо стремиться. В ряде проектов, разработанных инженерами Мосинжпроекта, эта идея реализована.

Специалисты НИЦ ОПШ провели необходимые расчеты, позволяющие сделать «стену в грунте» несущей конструкцией: подобрили требуемый состав бетона, ориентированный на весь период эксплуатации метрополитена (не менее 150 лет), предложили более эффективный способ устройства гидроизоляции. Это позволит строителям сэкономить не менее 20% расходов материалов и не менее чем на полгода сократить время возведения станции.

■ Станция метрополитена, сооружаемая открытым способом, –

“

МЕТРОСТРОЕНИЕ В РОССИИ РАЗВИВАЕТСЯ В РУСЛЕ МИРОВЫХ ТЕНДЕНЦИЙ. ЭТО САМЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ, САМЫЕ ПРОГРЕССИВНЫЕ ТОННельНЫЕ КОНСТРУКЦИИ И ТЕХНОЛОГИ. СЕГОДНЯ ПО ОБЪЕМУ МЕТРОСТРОЕНИЯ И ТЕМПАМ ВВОДА ОБЪЕКТОВ В СТРОЙ МЫ ПЕРВЫЕ В МИРЕ

и, различные объекты городской инфраструктуры: архивы, таможенные терминалы, кинотеатры, торговые площади. Понятно, что здесь есть вопросы, связанные с законодательством, поскольку метрополитен – объект не только социального, но и стратегического значения. В данном случае должны быть четко отработаны и система противопожарной безопасности, антитеррористической защищенности. Но это вопрос уже юридического взаимодействия метрополитена и других структур города.

■ Какое метро более надежное – построенное открытым или закрытым способом?

– Гарантия службы конструкций и в том и в другом случае одинаковая – полтора столетия.

■ Как производится замена конструктивных элементов, выработавших свой срок?

– Под землей. Современные технологии позволяют проводить работы без остановки движения поездов.

строительстве двух однопутных тоннелей в месте съезда необходимо устраивать специальный соединительный тоннель.

■ Получается, что на самой перегруженной ветке метрополитена – Таганско-Краснопресненской – «испанский метод» никак не применим?

– Конечно. Небольшие платформы будут только способствовать уплотнению потока пассажиров.

■ При глубоком заложении станций в России очень редко внедряется признанное мировой практикой решение о креплении выработки с помощью набрызгбетона. Насколько эффективен этот метод?

– Этот метод также называют методом безопалубочного бетонирования. Он эффективен для малообводненных грунтов, которые могут сохранять устойчивость в выработке в течение нескольких часов. Технология работ такова: бетонная смесь под давлением наносится прямо на грунт или на при-

фикацию и испытания на соответствие требованиям, заложенным в технических условиях.

■ Возникают ли какие-либо сложности сегодня при проектировании объектов метрополитена?

– Препятствий к тому, чтобы на современном уровне вести проектирование, я не вижу. Основные проблемы возникают лишь в части внедрения нами новых, не предусмотренных нормами и правилами разработок и в части оперативной замены устаревших требований.

Поскольку нормы разрабатываются и утверждаются в течение нескольких лет, к моменту выхода некоторые из них уже требуют поправок. Так, в недавнем изданном своде правил зафиксирован запрет на третинообразование тоннельных обделок на объектах метрополитена. Трещин не должно быть вообще, даже микроскопических. Таких требований нет ни в СНиПах на гидротехнические тоннели, которые работают в существенно более тяжелых условиях, чем метрополитен, ни в СНиПах на коммунальные тоннели, ни в СНиПах на мосты, работающие в условиях загрязненной атмосферы, ни в СНиПах на бетонные и железобетонные конструкции. Во всех перечисленных документах допускается ширина раскрытия трещины 0,2–0,15 мм. Если слепо следовать букве нового нормативного документа, на который мы должны опираться, то коэффициент запаса прочности конструкции должен быть 8–10-кратный, в чем на деле нет никакой необходимости. При этом мы имеем перерасход арматуры и других строительных материалов на сотни миллионов рублей на километр проходки. Стоит отметить, что микротрещины никакого влияния на несущую способность и долговечность конструкции не оказывают.

Сейчас мы готовим материалы, которые позволят внести соответствующие изменения в действующие нормы.

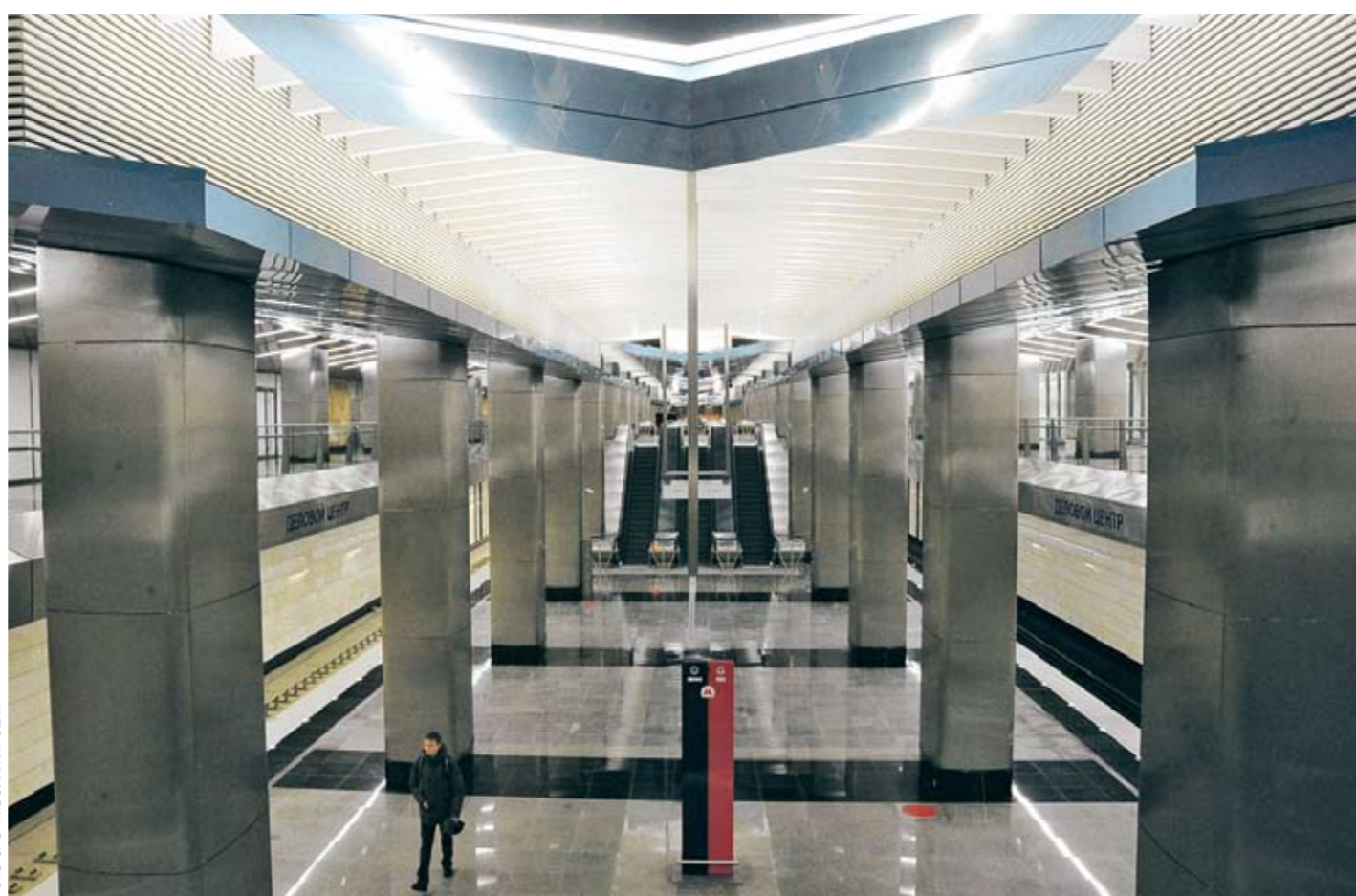
■ Достаточно ли квалифицированные сегодня рабочие и инженерные кадры, чтобы запроектированное и рекомендованное вами в точности реализовать на объекте?

– Сейчас, как правило, проектная документация содержит подробнейшие технические регламенты сооружаемого объекта. Здесь от «А» до «Я» расписаны действия и в части контроля качества, и в части устранения всевозможных дефектов, и даже в плане требуемой отчетности. При жестком выполнении этих регламентов безопасность строительства и отсутствие всякого рода внештатных ситуаций в ходе производства работ фактически гарантированы.

■ Какие претензии и пожелания у вас к профильным вузам? Что, на ваш взгляд, они не дорабатывают в части подготовки специалистов?

– Во-первых, высшие учебные заведения должны научить будущих проектировщиков современным методам расчета тоннельных конструкций. Во-вторых, молодые специалисты должны приходить на работу, имея конкретные знания о современном метростроении (какое оборудование и материалы используются, какие применяются объемно-планировочные решения). Для этого необходимо, чтобы преподавание в вузах велось не теоретиками, а специалистами, которые в курсе всех новейших разработок и современного состояния дел в отрасли.

Важно, чтобы студенты последних курсов, которые специализируются в области подземного строительства и эксплуатации, проходили практику в проектных и строительных организациях метростроительского профиля, в том числе в нашей компании. Студенты старших курсов могли бы после окончания практики оставаться в организациях работать по совместительству. Это давало бы им возможность набраться прикладного опыта, а компаниям – сформировать кадровый резерв.



Станция метро «Деловой центр»



Выход щита на станции метро «Румянцево» Сокольнической линии

конструкция высотой не более 10 метров. Все пространство над ней до отметки поверхности земли, так называемое надстанционное пространство (а это еще порядка 10 метров), засыпается грунтом. Можно ли в Москве использовать данный объем, как это повсеместно делается в Европе для размещения объектов городской инфраструктуры: подземных парковок, магазинов?

– В условиях активной автомобилизации города и острой нехватки парковочного пространства это является самым рациональным вариантом. В надстанционном пространстве можно разместить и служебные технические помещения метрополи-

■ Насколько эффективен разрекламированный сегодня «испанский метод» строительства, когда в одном метротоннеле проходят сразу два пути в двух направлениях?

– Данное решение имеет свою область применения. Наибольшую эффективность такой метод дает при строительстве конечных станций с относительно небольшим пассажиропотоком.

Также двухпутные тоннели хорошо подходят, если нужно осуществить сквозную проходку участка, пропустив, например, одну станцию, которая еще не введена в эксплуатацию.

Кроме того, при строительстве тоннеля «испанским методом» не нужны камеры съездов, тогда как при

крепленную к нему армированную сетку (если требуется). Для того чтобы бетон не оплывал, в него вводятся добавки – ускорители схватывания, которые способствуют затвердеванию смеси в течение нескольких минут. Толщина и несущая способность конструкции, необходимость ее усиления арками или анкерами определяются расчетами для каждого конкретного участка.

Преимущество набрызгбетонной крепи также заключается и в том, что она полностью контактирует с грунтом и относится к числу гибких креплений. Когда горный массив или земельный паст деформируется, обделка из набрызгбетона как бы «подстраивается» под него. В сравнительно устойчивых и малообводненных грунтах такие обделки способны заменить конструкции из железобетона и чугунных тубингов.

Например, данный способ бетонирования применялся при прокладке Меградзорского железнодорожного тоннеля в Армении, который без единой трещины выдержал 10-балльное землетрясение в Спитяке.

В Москве также имеется успешный опыт применения данной технологии: фибро-набрызгбетон использовали в сочетании с комбайновой разработкой грунта при строительстве одного из тоннелей Люблинско-Дмитровской линии. По сравнению с предусмотренной в проекте проходкой буровзрывным способом с чугунной обделкой, помимо экономии на материалах, скорость проходки была увеличена до двух раз. Эффективность метода была подтверждена компетентной комиссией, а теперь эту технологию необходимо применять и на других участках.

Разумеется, все тоннельные обделки, которые сегодня используются в Москве, проходят обязательную серти-

«Говорить, что в Москве плохие дороги, неправильно»

Виктор Тихонов о строительстве транспортной инфраструктуры в Москве



Виктор Тихонов, генеральный директор компании «ГлавСтройГрупп»



Заливка бетона. Развязка на пересечении Варшавского шоссе и ул. Академика Янгеля



Сергей Собянин и Марат Хуснуллин вместе с Виктором Тихоновым осматривают стройплощадку



Ключевая для юга Москвы развязка с высоты птичьего полета

Российская столица быстрыми темпами превращается в одну из крупнейших транспортных строек в мире. В разных уголках Москвы сегодня возводятся новые ветки метро, прокладываются дороги, развязки. Столь небывалые темпы побуждают власти привлекать проверенные компании, которые способны справиться с поставленными задачами. Как достигается сокращение сроков строительства, с какими проблемами сталкиваются подрядчики, а также о том, какой эффект достигается реализованными проектами, корреспонденту «Московской перспективы» Александру Шибанову рассказал генеральный директор компании «ГлавСтройГрупп» Виктор Тихонов.

Один из самых заметных для москвичей объектов, реализованных вашей компанией, – это эстакада на пересечении Варшавки и улицы Академика Янгеля. Говорят, что к сентябрю закончите стройку, но визуально там еще много работы.

– Да, но и немало сделано. Работе по выполнению основных конструкций предшествовали подготовка площадки, вынос коммуникаций, переезд движения транспорта. Ведь мы работаем на оживленном участке дороги, где в часы пик очень большой трафик. Только в начале года мы приступили к активной фазе возведения объекта и уже к концу августа обеспечим пуск движения. В настоящее время уже завершили работы по возведению подпорных стен и ведем работы по устройству пролетных строений.

МД Почему не построили эту эстакаду раньше, когда реконструировали Варшавку на всем ее протяжении?

– Реконструкция Варшавского шоссе изначально планировалась для этой эстакады, но подготовка площадки для этой эстакады ушло немало времени. В этом месте проходит большой пучок городских коммуникаций. Если бы развязку возводили в рамках работ по реконструкции Варшавского шоссе, то в целом сдача объекта могла бы затянуться.

МД В блогах часто можно прочитать, что даже после реконструкции движение на трассах лучше не становится. Что вы думаете по этому поводу?

– Я не знаю, кто это пишет такие мнения в блогах. Наверное, те, кто не ездит по этим дорогам. Взять, например, Ярославку, в реконструкции которой наша компания принимала активное участие. Если сравнить движение до и после работ – разница очевидна.

МД Местные жители говорят, что пробки остались, только теперь они в другом месте.

– Я сам пользуюсь этой трассой почти каждый день уже много лет. Раньше при движении в сторону области можно было целый час потеряться в пробках. Сейчас они там – редкость.

МД А в сторону центра?

– Тоже стало легче двигаться. Конечно, при приближении к центру

пробки есть, но реализация проекта позволила максимально увеличить пропускную способность Ярославки. Да и не все ездят в центр. Те, кому нужно на Сельскохозяйственную улицу или улицу Сергея Эйзенштейна, теперь могут добраться туда без пробок.

МД С наступлением весны столичные дороги опять нужно ремонтировать. Расскажите как строитель, почему у нас такие плохие дороги?

– Говорить, что в Москве плохие дороги, неправильно. Если бы бывали в других регионах страны – сравните, какие дороги там. Да и в других странах порой дороги не лучше и нередко напоминают российскую глубинку. На дорожное покрытие влияет ряд факторов. В первую очередь – климат. Он у нас суровый. Могут сказать, что в последние несколько лет дорожные строители применяют различные составы, которые обладают повышенным сроком службы, поэтому ремонтировать дороги так часто, как раньше, не приходится.

МД Несколько дней назад вы выиграли конкурс на строительство станции метро «Нижегородская улица» Кожуховской ветки. Ранее власти Москвы говорили, что это будет один из крупнейших транспортных узлов столицы.

– Да, эта территория сейчас представляет собой пересечение Рязанского шоссе и Малого кольца Московской железной дороги. Правительство Москвы приняло решение создать здесь большой транспортно-пересадочный узел, который объединит Кожуховскую ветку метро, Третий

пересадочный контур метро, МК МЖД и наземные виды транспорта. В будущем им ежедневно смогут пользоваться сотни тысяч пассажиров. Это будет очень важный ТПУ и мне, не только как строителю, но и как жителю столицы, очень приятно, что смогу принять участие в работе по его созданию.

МД Какие особенности у этой станции?

– Все, что сегодня строится в столице, особенно в части метрополитена, сильно отличается от станций постройки 20–30-летней давности, которыми все мы пользуемся каждый день. Например, пассажиры увидят стеклянные двери, которые будут предохранять их от падения на пути. Маломобильные граждане смогут пользоваться лифтами. Очень много современных технологий применяется в части обеспечения жизнедеятельности станций и комфорта. Это усовершенствованные системы вентиляции, связи и так далее.

МД Как «Нижегородская улица» будет выглядеть внешне?

– Архитекторы, на мой взгляд, разработали достаточно интересное решение для оформления станции. В интерьерах платформенного участка планируется отразить тему архитектуры Нижнего Новгорода и использовать мотивы народных промыслов, традиционных для этого региона страны. Уверен, что станция станет достойным украшением самого красивого метро в мире.

МД Перед вами стоят очень жесткие сроки по запуску «Нижегород-

“

ПОМНИТЕ ИЗВЕСТНУЮ ПОСЛОВИЦУ – «КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ»? НА СТРОЙКЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР БЫЛ, ЕСТЬ И БУДЕТ ОПРЕДЕЛЯЮЩИМ. КАКУЮ ТЕХНИКУ НИ ЗАКУПИ, КАКУЮ ТЕХНОЛОГИЮ СТРОИТЕЛЬСТВА НИ ИЗОБРЕТИ, ВСЕ РАВНО ВО ГЛАВЕ СТРОЙКИ СТОИТ ЧЕЛОВЕК, ПРОФЕССИОНАЛ. ПОЭТОМУ МЫ ДЕЛАЕМ СТАВКУ НА КВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ КАДРЫ

особенностей. Я уверен, что со мной согласится большинство руководителей строительных компаний – уровень подготовки кадров после вуза сегодня недостаточен. Даже если молодой человек был отличником, адаптироваться к условиям реальной напряженной работы ему крайне непросто. Пробуют себя сотни, остаются единицы.

МД Может быть, вы слишком много требуете?

– Отнюдь – мы требуем ровно столько, сколько необходимо для того, чтобы соответствовать занимаемой должности. Да и потом, уровень ожидания выпускника вуза без опыта работы сегодня слишком завышен. Многие хотят прийти и сразу получать большие деньги. Но так не бывает. Не только в строительстве, а вообще – так не бывает. Сначала нужно доказать, что ты достоин. Те, кто достоин, уверяю вас, очень быстро идут вверх по карьерной лестнице.

МД Тогда как вы подбираете хорошие кадры?

– Как и все: приглашаем на работу, смотрим, оцениваем, потом делаем выводы. Ну и, конечно, большое подспорье нам – регионы. В других областях есть немало сильных специалистов. Мы стараемся создать им здесь хорошие условия быта: общежития, транспорт, питание.

МД Недавно вы также выиграли конкурс на строительство нескольких дорожных объектов на севере и северо-востоке столицы. Расскажите, какие работы и где вам предстоит выполнить?

– Это в основном локальные мероприятия. В частности, нам предстоит построить пешеходный переход около Московского государственного строительного университета. Это очень важный объект, который крайне необходим студентам альма-матер московских строителей. Уже в этом году завершим его строительство. Реконструируем Ростокинскую и Череповецкую улицы от Лянозовского проезда до пересечения с улицей Угличская, построим односторонний проезд по Химкинскому бульвару от улицы Свободы до улицы Героев Панфиловцев, другие локальные мероприятия. Всего около 10 адресов.

МД Какой эффект будет достигнут для движения транспорта?

– Правительство Москвы ставит задачу разгрузить городской трафик. Достичь этого можно только комплексом мер. Если говорить о дорожном строительстве, то, конечно, следует реконструировать вылетные магистрали, модернизировать развязки. Но и локальные работы дают колоссальный эффект. Ведь одна из главных проблем мегаполиса – это радиально-кольцевая система дорог. В городе очень мало поперечных связей, а те, что есть, часто представляют собой узенькие внутрикварталки. Та же Череповецкая улица – это поперечная связка Дмитровского и Алтуфьевского шоссе. Увеличив ее пропускную способность, мы дадим возможность проезда большому количеству транспорта. В результате многие уже не поедут на МКАД или Третье транспортное кольцо. Ростокинская улица в часы пик загружена автомобилями, которым проблематично въехать на проспект Мира. Реконструкция позволит решить эту проблему.

СПРАВКА

Российская группа компаний ООО «ГлавСтройГрупп» была основана в 2008 году. Объем выполненных строительных работ превысил 30 млрд рублей. Количество сотрудников на сегодняшний день составляет более 3 тысяч человек. В числе объектов, в возведении которых принимала участие компания, – реконструкция Ярославского и Варшавского шоссе, строительство Ледового дворца для фигурного катания и соревнований по шорт-треку в Сочи, выход станции метро «Лермонтовский проспект» и строительство жилых комплексов в Москве и Подмоскovie.

МД За счет чего можно стать лучше?

– Помните известную поговорку – «кадры решают все»? На стройке человеческий фактор был, есть и будет определяющим. Какую технику ни закупи, какую технологию строительства ни изобрети, все равно во главе стройки стоит человек, профессионал. Поэтому мы делаем ставку на квалифицированные кадры.

МД Получается?

– Не скажу, что это просто дается. Сегодня найти профессионала – большая проблема.

МД Даже в Москве, где лучшая в стране база для подготовки строителей? Вузы ведь каждый год выпускают сотни специалистов по всем направлениям.

– Одно дело – теория, а совсем другое – практика. Тем более практика в условиях столицы, ее требований и

«Готовы решить самые сложные задачи»

Сергей Радовский о том, как заставить дороги «ехать»



Мощное транспортное строительство, развернувшееся в Москве, не будет иметь никакого смысла, если не оснастить дороги перегруженного мегаполиса «мозгами» – автоматизированными системами управления движением. Как решается эта задача, обозревателю «Московской перспективы» Оксане Великановой рассказал гендиректор ООО «Автодорцентр» Сергей Радовский.

ММ Сергей Ефимович, охарактеризуйте кратко место вашей компании в дорожно-строительной отрасли Москвы.

– У нас два основных направления деятельности. Первое – проектирование организации дорожного движения на улично-дорожной сети (УДС). Проект включает в себя схему разметки, схему дислокации дорожных знаков, информационных щитов, светодиодных табло, светофорных объектов – расстановка, режим работы и тип. Второе направление – реализация этих объектов как строительное монтажное предприятие. Из компании, которая выполняла разовые поручения, мы превратились в основного партнера строительного комплекса Москвы в сфере строительства автоматизированной

системы управления дорожным движением (АСУДД). У нас есть перечень надежных партнеров, с которыми мы работаем в качестве субподрядчиков на всех крупных дорожных объектах города. Это Мосинжпроект, Мостотрест, АРКС, ИНГЕОКОМ, МИСК, Термосервис, до последнего времени – Космос.

ММ Какие крупные объекты уже выполнены и какие сейчас в работе?

– Из выполненных работ можно назвать реконструкцию в черте города вылетных магистралей, таких как Варшавское, Каширское, Ленинградское, Ярославское шоссе и шоссе Энтузиастов. На данный момент мы ведем работы по строительству АСУДД на развязках Ленинградское шоссе – МКАД, Бусиновская – МКАД, на Фестивальной улице, которая станет выходом на платную дорогу Москва – Санкт-Петербург, завершаем установку системы АСУДД на развязке МКАД и улицы Подольских Курсантов.

ММ На какой стадии вы «заходите» в проект, с чего начинаете?

– Скажем, Мосинжпроект привлекает нас в самом начале. Наши разделы являются отправной точкой проектирования системы АСУДД. Все начинается со сбора первичной информации. Проводится обследование, которое позволяет выявить интенсивность транспортных и пешеходных потоков. В городе существуют отдельные элементы интеллектуальной транспортной системы (ИТС) – часть данных получаем отсюда, недостающие сведения собираем собственными силами – специалист просто выезжает на место. Затем наступает стадия проектирования. Этот процесс автоматизирован, существуют различные программные комплексы, которые позволяют вырабатывать те или иные варианты решений. Но окончательное решение остается за человеком.

ММ Каким образом ваша разработка АСУДД коррелирует с ИТС, которая сегодня внедряется в Москве?



Работы по организации дорожного движения на Рязанском проспекте

– Мы работаем со строительным комплексом, а ИТС реализует департамент транспорта и связи. Наша разработка позволяет без строительства центральных комплексов управлять элементами транспортной системы на периферийных участках города. Наши проекты строятся на базе модульной АСУ. Все компоненты транспортного узла – видекамеры, детекторы движения, информационные табло, светофоры – включаются в эту единую платформу. Как правило, в постах ДПС или других охраняемых помещениях устанавливается достаточно небольшое управляющее устройство – компьютер, который интегрирует все эти элементы в единое целое.

ММ То есть две автоматические системы управления движением строятся параллельно?

– Нет. Наша система является составной частью системы ИТС для вновь строящихся и реконструирующихся объектов УДС. Для увязывания нашей модульной АСУДД и системы ИТС нам пришлось сменить стратегию проектирования. Свою модульную АСУДД мы фактически придумывали на ходу на базе импортных программных продуктов. Сейчас разрабатываем свое программное обеспечение и параллельно ищем замену импортных элементов – тех же видекамер, детекторов, светофоров, контроллеров – на отечественные. Работаем напрямую с производителями этого оборудования и заставляем их подтягивать качество до мирового уровня.

ММ Но ведь ИТС не охватывает новое строительство и присоединенные территории.

– Да, это так, поэтому мы строим модульную АСУДД, она легко интегрируется в любые другие системы. На практике это выглядит так. Вы берете участок УДС, подключаете его к центральному оборудованию, и он становится полноценно управляемым. Образно говоря, мы создаем универсальный

набор кубиков, из которых можно сложить любую картинку.

ММ Есть ли у вас конкуренты на московском рынке?

– В строительном комплексе, пожалуй, нет. Практически все крупные объекты – наши. Дмитровское шоссе мы выполняем на подряде ИФСК «АРКС», строительство Северо-западной хорды – на подряде Мостотреста. Строительство развязки МКАД и улицы Подольских Курсантов, моста МК МЖД – компании «МИСК». Реконструкцию Рязанского шоссе выполняем на подряде компании «ИНГЕОКОМ». Крупные компании строительного комплекса предпочитают работать с нами, поскольку мы предоставляем весь комплекс услуг в сфере организации и безопасности дорожного движения и сфере АСУДД.

ММ Что представляет собой персонал компании?

– Если говорить о проектировщиках, то много выпускников МАДИ, имеющих дипломы по специальности «организация дорожного движения». Есть связисты, программисты, электрики, инженеры радиоэлектронщики. Весь штат проектного направления насчитывает более 50 человек. У нас практически нет отрицательных заключений государственной экспертизы – это редкий случай. Нам доверяют – наши проектные решения обоснованы, взвешены и цена адекватна. Что касается строительного направления, его штат насчитывает более 150 человек.

Компания обладает полным парком техники для выполнения работ по указанной специфике. В этом году мы существенно обновили свой парк раздаточной техники, оставив его высококачественными аппаратами фирм Voith и Hoffmann. Мы всегда готовы выполнить самые сложные задачи, поставленные строительным комплексом для обеспечения безопасности москвичей на дорогах города.

«Дороги – драйвер роста нашей экономики»

Алексей Фоменко о новой автомагистрали, современных технологиях и важности развития персонала



Алексей Фоменко, председатель совета директоров ООО «Транстройинвест»

Строительство скоростной автодороги Москва – Санкт-Петербург, реконструкция взлетно-посадочной полосы в аэропорту «Внуково», подготовка проекта создания мини-города «АэроСити»... Это лишь малая часть объектов Группы компаний «Транстройинвест». Об одном из важнейших направлений ее работы – транспортном строительстве – корреспонденту «Московской перспективы» Александру Никольскому рассказал председатель совета директоров Алексей Фоменко.

ММ Алексей Николаевич, ООО «Транстройинвест» участвует в реализации значимого федерального проекта – возведении новой автомагистрали, которая позволит с комфортом добираться из Москвы в Северную столицу. На каких участках вы ведете строительство?

– Трасса М11 пройдет по Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областям в обход населенных пунктов. Она будет расположена параллельно существующей дороге М10 «Россия». Предусмотрено пересечение новой и старой дорог на нескольких

участках. Это позволит переводить движение с одной магистрали на другую. В проекте мы участвуем в качестве подрядчика. Наша компания построила достаточно большой участок в объезд Вышнего Волочка в Тверской области. Сейчас приступили к строительству следующего, шестого этапа работ. Ввод в эксплуатацию автотрассы запланирован на 2017 год.

ММ Реализовывали ли подобные проекты раньше?

– Такого типа – нет. Однако наши специалисты строили аэродромные покрытия, к которым предъявляются более жесткие требования, чем к автомобильным дорогам. Чтобы работать в аэропортах России, необходимо получить разрешение и иметь лицензии на проведение работ с допуском на особо опасные объекты. Накопленный практический опыт очень помогает при строительстве скоростной трассы.

ММ Группа компаний «Транстройинвест» принимала участие в реконструкции взлетно-посадочной полосы № 1 в аэропорту «Внуково».

– Это действительно так. Кроме того, мы удлинили ее на 500 метров. До начала работ покрытие было изношено почти на 80%. Оно восстановлено, построены скоростные рулежные дорожки и дренажная система. Торжественная церемония открытия взлетно-посадочной полосы состоялась в декабре прошлого года. На ней присутствовали заместитель министра транспорта РФ Валерий Окулов, генеральный директор ОАО «Аэропорт «Внуково» Василий Александров, генеральный директор ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» Ольга Плешакова и многие другие. Проект был завершён с соблюдением всех сроков в условиях действующего аэропорта.

ММ Занимаетесь ли производством строительных материалов?

– Мы располагаем тремя современными заводами по производству бетонных и асфальтобетонных сме-

сей. Предприятия оснащены современным оборудованием, которое соответствует мировым стандартам качества. Кроме того, у нас есть собственная производственно-испытательная лаборатория, где осуществляется контроль качества производимой продукции.

ММ Будете ли участвовать в строительстве дорог в новой Москве?

– Уже участвуем. В ноябре прошлого года мы выиграли конкурс на реконструкцию автомобильной дороги от Боровского шоссе до Киевского, от деревни Расказовка до города Московский, скоро планируем сдавать эти работы. Кроме того, мы активно участвуем в строительстве новых дорог в Москве, а также реконструкции и модернизации существующих.

ММ Как, на ваш взгляд, можно повысить эффективность транспортного строительства в России?

– Строительные технологии сегодня развиваются очень быстро. Необходимо следить за современными тенденциями и осуществлять техническое перевооружение в соответствии с ними. Дороги – один из драйверов роста российской экономики. Их строительство оказывает большое влияние на решение таких важнейших задач, как комплексное освоение территорий, развитие бизнеса, повышение качества жизни людей. При этом все виды работ должны выполняться на высоком уровне. Компаниям также следует создавать условия для развития персонала, повышения его квалификации. Например, для приобретения опыта и навыков работы с современной техникой и оборудованием наши сотрудники отправляются на профессиональные стажировки в Германию, США и другие страны. А наши партнеры – производители зарубежной строительной техники – приезжают к нам, проводят лекции и мастер-классы. В ближайшем будущем планируем создать собственный учебный центр.



Строительство трассы Москва – Санкт-Петербург в районе Вышнего Волочка



СТРОИТЕЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ СЕГОДНЯ РАЗВИВАЮТСЯ ОЧЕНЬ БЫСТРО. НЕОБХОДИМО СЛЕДИТЬ ЗА СОВРЕМЕННЫМИ ТЕНДЕНЦИЯМИ И ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕОСНАЩЕНИЕ В СООТВЕТСТВИИ С НИМИ



Мини-город «АэроСити»

СПРАВКА

■ Группа компаний «Транстройинвест» была образована в 2011 году молодыми специалистами отрасли. Это многопрофильная организация, созданная для решения масштабных задач. Одно из важнейших направлений

ее работы – реализация федерального проекта по реконструкции и строительству искусственных покрытий взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и наземных аэродромных сооружений аэропортов РФ.

■ ООО «Транстройинвест» также осуществляет проектирование, строительство и реконструкцию автомобильных дорог, мостов, технологических трубопроводов, служебно-технических и других сопутствующих транспортных зданий.

«На всех наших объектах мы смогли сохранить существовавшую экосистему»

Александр Смирнов об экологии города и особенностях метростроения в столице



Александр Смирнов, генеральный директор ОАО «Мосметрoхoлдинг»

Москва выходит на небывалые объемы строительства объектов транспортной инфраструктуры. Сегодня свыше 80% москвичей и жителей соседних регионов предпочитают передвигаться по столице при помощи метрополитена. Поэтому его развитие – это особая и самая большая программа в городе. В ближайшие годы количество открываемых станций будет только расти. Если в прошлом году их было построено шесть, то в период с 2014 по 2015 год планируется ввести свыше 20. При этом власти столицы ставят перед подрядчиками жесткие временные рамки. Корреспондент «Московской перспективы» Александр Шибанов расспросил генерального директора ОАО «Мосметрoхoлдинг» Александра Смирнова о том, как удается работать в условиях плотной городской застройки, какие сложности возникают при строительстве метро, а также о том, как защитить горожан от шума и пыли вблизи стройплощадок.

МД Вот уже несколько лет Мосметрoхoлдинг активно участвует в строительстве новой Клининско-Солнцевской линии Московского метрополитена. В этом году ваша компания уже развернула площадки на станциях «Боровское шоссе», «Новопеределкино», «Расказовка» и «Солнцево». Эти планируемые станции должны быть введены в строй только в 2017 году. Почему так рано строители выходят на объекты?

– Метрополитен – это одно из самых сложных направлений в строительстве. Даже для того, чтобы просто в чистом поле построить и ввести в эксплуатацию станцию, нужно не менее двух лет. Сейчас Москва так разрослась, что найти для будущей станции место без существующей застройки и коммуникаций невозможно. Перед тем как приступить непосредственно к строительству метро, нужно освободить площадку для этого. То есть вынести из так называемого «пятна строительства метро» все имеющиеся там подземные коммуникации, а зачастую и перенаправить в обход наземные транспортные потоки. На все это может уйти не один год, особенно если дело коснется сноса каких-либо наземных объектов.

МД А в чем сложность?

– Во-первых, в том, что на все эти мероприятия нужны согласования. И это не просто подписанная каким-то начальником бумага. Это результат труда десятков инженеров разной спе-

циализации. Представьте себе, что в упомянутом «пятне» могут быть газовые трубы, канализационные, водосток, водопровод. А рядом с ними – городские электросети или «слаботочка» – телефония и другие линии связи.

МД Настоящий клубок!

– Отличное сравнение. Именно на распутывание этого клубка и уходит столько времени. Но это совершенно правильно! Потому что без четкого планирования в данной области и без выполненных по всем правилам работ никто не сможет гарантировать безопасность или просто успешное функционирование различных коммуникаций. Вряд ли кто-то из москвичей захочет годами жить без элементарных удобств.

МД Московские экологи всегда там, где большая стройка, и всегда на страже интересов москвичей. Особенно это касается строительства метрополитена. Насколько экологичны работы, которые проводит ОАО «Мосметрoхoлдинг»?

– Мы работаем с полным соблюдением всех экологических норм и в тесном сотрудничестве с департаментом природопользования и охраны окружающей среды города Москвы. В основе нашей деятельности лежат «Правила подготовки и производства земляных работ, обустройства и содержания строительных площадок в г. Москве» и закон «О защите зеленых насаждений». А кроме того, просто здравый смысл. Мы строим для москвичей, сами живем и работаем в Москве, наши дети и внуки будут жить здесь. Сделать все правильно, без вреда для экологии и на века – вот комплексная задача для современного строителя.

МД Но москвичи все равно жалуются на то, что вокруг площадок, на которых строится метро, царит настоящий хаос – мусор, грязь. Не говоря уже о том, что происходит внутри ограждений.

– На наши стройплощадки жалоб не поступает. Мы стараемся, как в известном фильме, работать «без шума и пыли». Горожане все-таки в большинстве своем понимают, что метро рядом с их домом – это благо. Ведь это не только решение транспортной проблемы, но и плюс к стоимости их недвижимости. Но в то же время терпеть на протяжении нескольких лет большую стройплощадку под окнами никто не хочет. Чтобы минимизировать неудобства, мы всегда стараемся содержать и саму площадку, и территорию вокруг в надлежащем состоянии.



МЫ ИСПОЛЬЗУЕМ ПЕРЕДОВЫЕ И ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ. И, КОНЕЧНО, У НАС РАБОТАЮТ ВЕДУЩИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ, СПОСОБНЫЕ ПЛАНИРОВАТЬ И ОСУЩЕСТВЛЯТЬ СТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ

ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ ОАО «МОСМЕТРОХОЛДИНГ» СЕГОДНЯ – ЭТО УКРЕПЛЕНИЕ НА ПОЗИЦИЯХ ЛИДЕРА ОТРАСЛИ, РАБОТАЮЩЕГО С ГОСПОДРЯДОМ И ВЫПОЛНЯЮЩЕГО РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА И ДРУГИХ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ «ПОД КЛЮЧ». ИМЕННО ПОЭТОМУ МЫ ПОЗИЦИОНИРУЕМ СЕБЯ КАК СТРОИТЕЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ, СПОСОБНЫЙ ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС РАБОТ



МД Каким образом?

– За счет дополнительного озеленения территории, а также строительства экопарков.

МД Это все, конечно, звучит красиво, но хотелось бы конкретных примеров.

– Пожалуйста, могу хоть по каждому объекту рассказать. Наверное, самой сложной в отношении экологии была площадка станции метро «Новокосино». Этот объект задал нам непростую экологическую задачу. Мало кто знает, что, по данным предварительных исследований, на территории участка строительства тоннельных сооружений были обнаружены грунты чрезвычайно опасной категории загрязнения. Мы провели своевременный вывоз необходимого объема грунта на специализированный полигон для утилизации.

Абсолютно на всех наших площадках мы строго следим за тем, чтобы не нарушить комфорт жителей окрестных домов. Для этого там, где возможно, устанавливаем экраны шумоподавления, которые в полной мере защищают

МД Какие особенности у ваших текущих объектов? Когда москвичи смогут пользоваться станциями «Минская», «Раменки» и «Ломоносовский проспект»?

– Все эти станции расположены на Калининско-Солнцевской ветке и должны быть открыты уже в 2015 году.

Станция «Ломоносовский проспект» расположена вблизи Московского государственного университета. Такое соседство накладывает на нас особые обязательства, так как различные научные лаборатории располагаются в непосредственной близости от стройплощадки, в том числе и на подземных уровнях. Чтобы снизить шум и вибрации, при проходке тоннелей используются современные технологии и особый тоннелепроходческий комплекс.

При строительстве станций «Минская», «Ломоносовский проспект» и «Раменки» мы позаботились о том, чтобы регулярный дорожный трафик не натолкнулся на препятствие в виде стройки. ОАО «Мосметрoхoлдинг» выполнило полный комплекс ушгрных дорожных работ для переу-

– Будем работать на благо города и москвичей. Ведь акционирование – это хоть и очень важная, но больше бумажная процедура. А доказывать свою состоятельность подрядчикам необходимо каждый день на деле. Основная цель ОАО «Мосметрoхoлдинг» сегодня – это укрепление на позициях лидера отрасли, работающего с господрядом и выполняющего работы по строительству метрополитена и других объектов транспортной инфраструктуры «под ключ». Именно поэтому мы позиционируем себя как строительный холдинг, способный выполнять полный комплекс работ по проектированию и строительству инженерных коммуникаций, дорог, мостов, эстакад, тоннелей и других объектов мегаполиса. Наша компания обладает всеми необходимыми ресурсами для решения поставленной задачи. У ОАО «Мосметрoхoлдинг» есть собственный парк современной техники и оборудования. Мы используем передовые и инновационные технологии. И, конечно, у нас работают ведущие специалисты, способные планировать и осуществлять строительные проекты любой сложности.



ФОТО ТАТЬЯНЫ СЕРГЕЕВОЙ

При строительстве метро открытые земляные работы неизбежны. После них ОАО «Мосметрoхoлдинг» всегда приводит в порядок территорию



Бестрационная проходка с применением микротоннельных комплексов, установка горизонтальнонаправленного бурения и управляемого прокола помогает компании избежать неблагоприятного воздействия на экологию города

МД Все равно от строек страдает экология города, так как приходится вырубать и без того редкие деревья.

– Иногда приходится, не скрою. Причем это нормальное во время строительства явление. И наши коллеги во всем мире иногда вынуждены убирать зеленые насаждения в одном месте, чтобы восстановить их в другом. Или прямо на том же месте после окончания строительства. И я вам совершенно ответственно заявляю, что на всех объектах и площадках ОАО «Мосметрoхoлдинг» мы смогли сохранить существовавшую экосистему в первоначальном виде. А местами даже улучшить ее!

горожан от шума во время работы строительной техники.

Делаем защитные короба вокруг тех деревьев и кустарников, которые остаются на месте своей «постоянной прописки», чтобы обеспечить полную их сохранность. Чтобы не загрязнять город землей с колес строительной техники, мы организуем на всех площадках мойку колес для строительного автотранспорта. Причем смыв попадает в систему обратного водоснабжения и очистные сооружения. Наконец, по проезжей части около наших строек в теплое время года регулярно курсируют поливальные машины, которые очищают дорогу от накопившейся грязи и пыли.

низации дорожного движения. Там, где это было необходимо, мы установили временные светофорные объекты, чтобы у пешеходов тоже не было никакого дискомфорта из-за стройки на их пути. Конечно, для водителей и пешеходов нанесли на новый асфальт временную разметку. Кроме того, в соответствии с требованиями и нормативами уложили в нужных местах в необходимом количестве тактильную тротуарную плитку для слабовидящих.

МД Недавно ваша компания акционировалась, перешла на прозрачную отчетность. Как планируете развиваться дальше?



Высочайшие стандарты качества проектирования и строительства

КСТАТИ

ОАО «Мосметрoхoлдинг» с полным соблюдением экологических норм проектирует и строит инженерные коммуникации, притоннельные сооружения, подземные пешеходные переходы, коммуникационные коллекторы, объекты дорожной инфраструктуры. Выполняет тоннелепроходческие и другие работы, связанные с подземным строительством, инженерную подготовку территории, строительство дорог и дорожных сооружений, организующих движение транспорта.

На запросы дня ответы есть!

ЗАО «Группа КВАДРО ТЕЛЕКОМ» обладает уникальным опытом комплексного строительства с учетом специфики регионов



Виктор Ширяев,
председатель совета директоров

ЗАО «Группа КВАДРО ТЕЛЕКОМ» является одним из основных участников строительства инженерной инфраструктуры, выполняющим подряды в интересах государственных и коммерческих структур как на территории Москвы и Московской области, так и в регионах Российской Федерации.

Динамичное развитие дорожно-транспортной инфраструктуры привело к введению новых законодательных и нормативных актов на территории Российской Федерации и, соответственно, к повышению требований к участникам инвестиционно-строительного процесса. Особенности проведения работ в условиях сложившейся застройки и насыщенности территорий инженерными коммуникациями обозначили острую потребность в организациях, способных быстро, качественно и наиболее полно удовлетворить запросы дня вне зависимости от территориальной принадлежности.

Умение Группы КВАДРО ТЕЛЕКОМ своевременно решать поставленные

задачи председатель совета директоров компании Виктор Ширяев объясняет способностью сотрудников работать гибко, с учетом сложившихся реалий, при этом выполняя необходимые требования, нормы и СНиПы. Это, в свою очередь, приводит к результативному сотрудничеству с органами экспертизы, технического и авторского надзора, а также с другими структурами, оценивающими качество выполненных работ.

Виктор Георгиевич определил отличительную черту компании, связанную с выполнением комплекса работ не только в Москве или Подмосковье, но и в других, отдаленных от столицы, областях. «Лишь немногим коллективам, хорошо знающим специфику проектирования и строительства, удается качественно выполнять и столичные, и областные, и федеральные заказы в части переустройства сетей связи и электрических сетей».

Ярким примером подобного строительства могут служить работы по переустройству инженерных сооружений на объекте «Реконструкция Кутузовского проспекта – Можайского шоссе», которые вышли из Москвы в область, где были выполнены работы по переустройству коммуникаций на пересечении Подушкинского и Можайского шоссе с новым выходом на МКАД федеральной автомобильной дороги М1 «Беларусь» – Московская область, и завершились переустройством кабельных линий связи и электрических сетей на участке М1 «Беларусь» с 33-го до 45-го километра.

Говоря о специфике строительства в столице, следует отметить, что основные сложности связаны с наличием огромного количества подземных коммуникаций, их согласованием со всеми владельцами и перекладыванием в сжатые сроки. На объекте приходится сосредоточивать большое количество людей и техники, чтобы одновременно вести работы 24 часа в сутки 7 дней в неделю. В качестве примера собеседник приводит перечень объектов по переустройству и реконструкции инженер-

ных сетей при реконструкции автомобильных дорог, транспортных развязок на территории Москвы, где Группа КВАДРО ТЕЛЕКОМ, своевременно выполнив работы и подготовив строительную площадку для дальнейшего проведения работ, обязана передать эстафету мостовикам и дорожникам.

Столь же оперативно и слаженно выполнялись работы при подготовке первоочередных мероприятий (перустройство сетей связи и электрических сетей) по освоению площадок для строительства объектов метрополитена. К примеру, на участке Замоскворецкой линии от станции «Красногвардейская» до станции «Алма-Атинская» или на участке Митинско-Строгинской линии от станции «Митино» до станции «Пятницкая». Работа в стесненных условиях потребовала мобилизации всех сил компании.

В Московской области наблюдается иная специфика. Основные проблемы связаны с наличием магистральных инженерных коммуникаций, присутствием в регионе иных операторов связи, большим количеством землепользователей, которые часто находятся в условиях неурегулированных до конца земельных отношений, а также с десятками пересечений коммуникаций различного назначения, природоохранным законодательством и очень длительным процессом согласований. Поэтому этап проектирования занимает достаточно большой промежуток времени.

Так как Группа КВАДРО ТЕЛЕКОМ отвечает за подготовку первоочередных мероприятий для строительства объектов, выполняя работу на начальном этапе, отсюда понятна та доля ответственности за своевременную сдачу объекта, которая в значительной степени зависит от уровня сложившегося сотрудничества и взаимопонимания со «смежниками». Никакие противоречия не должны влиять на успешное и своевременное выполнение заказа, считает Виктор Ширяев.

Компания научилась справляться со сложными проблемами и не снижать

темпа строительства объектов вне зависимости от того, дороги ли это, мосты, метрополитен или площадки под застройку жильем.

Специфика проведения работ при строительстве трасс федерального значения для Группы КВАДРО ТЕЛЕКОМ состоит в удаленности от месторасположения компании. Для исполнения подобных заказов в компании было сформировано отдельное подразделение, отвечающее за удаленные объекты организации. Сегодня мобильные подразделения подолгу и успешно работают вдали от основной базы: в Воронежской, Тульской, Липецкой, Московской, Тверской областях. Специально подготовленная плеяда специалистов способна длительное время самостоятельно принимать решения (конечно, при поддержке и контроле центра) в режиме онлайн.

Таким образом, благодаря профессионализму, наличию высококвалифицированных сотрудников и умению своевременно решать сложные задачи Группа КВАДРО ТЕЛЕКОМ зарекомендовала себя надежным партнером. Такая степень доверия деловых партнеров бесценна. Тем более что компания выполняет работы по проектированию и строительству современных комплексов связи и электропередающих систем с применением инновационных технологий, уменьшающих время производства работ.

Постановка все более сложных задач стимулирует развитие компании. Ее руководство постоянно предпринимает меры по созданию мощной материальной базы для внедрения самых современных технологий, повышению уровня профессиональной подготовки кадров для работы с новой техникой и

оборудованием. Совершенствование внутренних управленческих процессов, требование постоянной переподготовки инженерно-технического состава сотрудников, среднего и высшего звена – как в специализированных организациях Москвы, так и собственными силами – объясняются пониманием того, что только грамотная работа с коллективом, прежде всего с руководителями производственного процесса, может обеспечить достижение стабильных и хороших результатов.



Реконструкция Можайского шоссе

Проскочить через кольцо

Развязка на пересечении Волгоградки и МКАД откроется в конце лета

АННА ШИРЯЕВА
Реконструкция транспортной развязки на пересечении МКАД и Волгоградского проспекта подходит к концу – уже в августе этого года автомобилисты смогут начать ею пользоваться. На прошлой неделе департамент строительства столицы показал стройплощадку журналистам. Как смогла убедить наш корреспондент, уже построены два левоповоротных съезда. Один с Волгоградского проспекта на внешнюю сторону МКАД, второй – с Новоярзанского шоссе на внутреннюю сторону Кольцевой дороги. Сейчас там идут отделочные работы.

Журналистам разрешили подняться на одну из эстакад, которая в будущем

станет съездом с Волгоградского проспекта на внешнюю сторону Кольцевой дороги. Отсюда открывается отличный вид сразу на несколько магистралей: МКАД, Волгоградский проспект и его продолжение в области – Новоярзанское шоссе. С высоты десятка метров хорошо видно, что даже вне часа пик этот транспортный узел сильно загружен. Три ряда машин с Кольцевой пытаются попасть на узкий съезд, ведущий на Волгоградку. «Видите, что происходит? – говорит первый заместитель руководителя столичного департамента строительства Петр Аксёнов. – Из-за того, что пропускная способность съезда слишком мала, пробка на Кольцевой дороге растянулась на многие километры».

Пожолая ситуация и на остальных пересечениях МКАД с вылетными

магистральями. Поэтому власти города приняли решение модернизировать все «клеверные» развязки. Как ранее рассказывал глава департамента строительства Москвы Андрей Бочкарёв, суть реконструкции заключается в расширении существующих съездов и строительстве новых. При этом власти города стараются максимально сократить сроки работ. Так, по нормативам на пересечении Волгоградки и МКАД строители должны были бы трудиться около трех лет. Согласно проведенному тендеру, подрядчик взял на себя обязанность закончить работы за 20 месяцев.

На реконструкцию развязки генподрядчик, ООО «ИФСК «АРКС», вышел около года назад. Построить четыре новых съезда и реконструировать почти

три километра прилегающих дорог компания должна была к октябрю этого года. «Строительные работы на развязке находятся в завершающей стадии, мы приступаем к укладке дорожного полотна эстакад. Нам удалось сократить сроки строительства, и я могу с уверенностью сообщить, что вместо октября мы запустим автомобильное движение в середине августа. По нашим подсчетам, строительство развязки позволит увеличить пропускную способность этого узла на 30–40 процентов», – рассказывает Петр Аксёнов.

Объект для подрядчиков не рядовой. Именно с этой развязкой возникли довольно ощутимые трудности. В зоне строительства проходит газ высокого давления – кольцевой газопровод, обеспечивающий ресурсом Москву. «По

этой трубе идет 29 млрд кубометров газа в год, это очень осложнило проведение работ и потребовало проведения ряда страховочных мероприятий», – отмечает Петр Аксёнов. – Мы нашли взаимопонимание с Газпромом, они дали возможность строить развязку, проведя определенные локальные мероприятия, обеспечивающие безопасное функционирование газопровода».

Пожолая проблема возникла у этого же подрядчика и на реконструкции еще одной развязки на МКАД, на сей раз с Дмитровским шоссе. Построить новые съезды там также мешал газопровод высокого давления. В отличие от Волгоградки на Дмитровке локальных мероприятий было недостаточно, большую трубу пришлось перекаладывать. Многочисленные согласования и сами работы отняли много времени. Сегодня, по словам главы столичного стройкомплекса Марата Хуснуллина, все работы выполнены, подрядчик больше ничто не задерживает. Уже в мае этого года будет запущена одна эстакада, другую откроют ко Дню города, а полностью развязка заработает до конца года.

Также в 2014 году власти столицы хотят завершить основные работы на пересечении Кольцевой автодороги с Можайским шоссе. Планом реконструкции развязки предусмотрено строительство четырех новых эстакад-съездов суммарной длиной 1,4 километра и двух путепроводов протяженностью около 200 метров, которые очень важны для повышения пропускной способности этого узла. Вместе со строящимися дублерами они позволят значительно расширить проезжую часть и, что самое главное, отделить потоки транспорта для левоповоротного съезда на МКАД от транзитных потоков по основному ходу Можайского шоссе – как в сторону центра, так и в сторону области.

На сегодняшний день также ведутся работы по реконструкции транспортных развязок на пересечении МКАД с Мичуринским и Ленинским проспектами и с Каширским шоссе. Вводиться они будут в 2015–2016 годах.

КОНТЕКСТ

Помимо реконструкции развязок на пересечении МКАД с вылетными магистральями для увеличения пропускной способности Кольцевой дороги власти столицы планируют строить боковые проезды – так называемые дублеры, которые пройдут вдоль МКАД в наиболее загруженных местах. Их главная задача – сократить количество съездов и выездов на трассу, так как, по мнению специалистов ГУП «НИИПИ Генплана», именно они являются «узким местом» дороги. Дополнительные разгонные полосы на МКАД и боковой проезд в районе многофункционального комплекса «Крокус Сити» и ТРЦ «Вегас» намерена построить компания «Крокус Групп». По словам главы столичного стройкомплекса Марата Хуснуллина, стоимость работ может составить несколько миллиардов рублей.

На юге столицы власти также планируют привлекать инвесторов для строительства объектов на Кольцевой дороге. «Вдоль МКАД предусмотрены инвестиционные участки дублеров. В этом районе находятся несколько объектов, в том числе и рынок «Славянский мир», который на своей территории уже возводит новые стационарные объекты. Этот инвестор будет участвовать и в реконструкции МКАД», – пояснил глава департамента развития новых территорий Владимир Жидкин. Дублер от Бесединского моста до Каширского шоссе планируется построить за счет бюджетных средств. По словам мэра Сергея Собянина, этот участок является одним из самых загруженных в столице и требует скорейшей реконструкции. Принятый несколько дней назад проект планировки включает возведение разгонных полос на всех примыканиях к Кольцевой дороге, дублера протяженностью около 5 км, а также реконструкцию развязки на пересечении МКАД и Люблинской улицы.



Строители готовят будущий съезд к укладке асфальтового покрытия

16 | Путеводитель

Москва в воротах

Многие из них являются самостоятельными архитектурными шедеврами

■ **АЛЕКСЕЙ МИТРОФАНОВ**
Главный вход в ЦПКиО имени Горького недавно был закрыт на реконструкцию. На год. По сути, это самостоятельный архитектурный шедевр, требующий именно такого подхода. Исторический облик ворот сохранится, при этом на высоте 30 метров появится смотровая площадка – далеко не лишняя в данном случае. Ворота – вообще отдельная тема в истории города.

1 Парк над главной московской рекой

ЦПКиО открыли в 1928 году на месте городской свалки. Еще раньше там провели масштабную выставку, так что место было, в общем, окультуренное. Парк вышел многофункциональным. Юрий Олеся описывал, как приводил сюда некоего иностранца: «Мы сидим на скамье в парке культуры и отдыха: профессор Колумбийского университета, переводчик и я. Парк прозрачен. Деревянные части его окрашены в синий. Стоит высокая башня. Ее высота условна. Здесь высота сооружений делится на площадь огромной территории. Парк нежно реален. Некоторые детали его видишь сквозь ветки. Между собой и далекими купами Нескучного сада видишь двух летающих бабочек... Мы поднялись и направились к береговой аллее. Открылся вид на реку. На широчайшую лестницу водной станции «Динамо». Ветер раздувал дугу разноцветных флагов.

Профессора интересуют статистические данные. Я сообщаю, что ежедневно парк посещают в среднем 100 тысяч человек. Они здесь проявляют свое «я». Они гуляют, занимаются физкультурой, принимают душ, поют хором, танцуют, читают, катаются на лодках, учатся плавать, участвуют в митингах, слушают музыку, едят вафли, прыгают с парашютом, рассматривают экспонаты выставок, слушают доклады...

По реке летит моторная лодка. У нее вырастает крыло. Толстое водяное крыло.

Спорт!.. Музыкальный кружок разучивал марш из «Аиды»... Музыканты не слышали нашего разговора. Как они были увлечены! Один из них был гол до пояса, в сверкающей тюбетейке. Мы увидели его в яростно согнутой позе. Он как бы ловил мандолину всем загорелым корпусом – розовый живот мандолины!.. Он принадлежал, возможно, к столетней династии пастухов. И он был первой грамотный представитель этой династии. И сегодня в один из дней московского лета, которое хочется назвать летом парашютов, в музыкальном кружке парка культуры он впервые нашел свое «я».

Парк получился очень даже притягательным.

Правда, сатирики Ильф и Петров возмущались: «А что касается развлечений, то тут дело уже не в сорте. Их нет, этих развлечений.

– Как нет? – заголосит весь огромный штат. – А наш родимый спиральный спуск, краса и гордость увеселительского сектора? Чего вам еще надо! А популярное перекидное колесо? А... а...

Но вслед за этим «а» не последует никакого «б», потому что больше ничего нет. В лучшем и самом большом парке нашей страны, куда приходят сотни тысяч людей, есть два аттракциона: армачное перекидное колесо и сенсация XIX века – спиральный спуск. Впрочем, если хорошо разобраться, то не очень он уж спиральный и вовсе не какой-нибудь особенный спуск. В сооружении его сказались та робость, которая так свойственна парковым затеям. Спираль спуска сделаны такими отлогими, что вместо милой юношескому сердцу головокружающей поездки на коврик (в XIX веке это называлось сильными ощущениями) веселящаяся единица, кряхтя и отпихиваясь от бортов ногами, ползет вниз и прибывает к старту вся в поту. И только крупный разговор с начальником спуска дает те сильные ощущения, которые должен был принести самый спуск.

Аттракционов в парке меньше, чем было в год его открытия».

Разумеется, они ступали краски. Такова вообще профессия сатирика.

2 Решетка Аммоса Прокофьевича Демидова

Сложно сказать, какие именно московские ворота самые красивые.



1 Ворота главного входа парка Горького



2 Ворота усадьбы Демидовых

Тем не менее негласный лидер существует – это въезд во двор демидовской усадьбы (Большой Толмачевский переулок, 3), которая была выстроена в 1770–1780 годах неизвестными мастерами для Аммоса Прокофьевича Демидова.

Но больше прославилась другая владелица этой усадьбы – Мария Соллогуб, сестра известного славянофила Юрия Самарина. Известный юрист, философ и профессор государственного права в Московском университете Борис Николаевич Чичерин так писал о ней: «И ум, и сердце, и характер – все в ней было превосходно. Она имела самаринский тип: волосы рыжеватые, лицо умное, приятное. Образование она получила отличное и, когда хотела, умела вести блестящий светский разговор, приправленный свойственным ей юмором и иронией, однако без всякой едкости и язвительности. Но обыкновенный ее разговор был серьезный; ум был твердый, ясный и основательный».

А ближе к концу позапрошлого столетия в усадьбу вдруг въехала шестая казенная гимназия. Учреждение, кстати, довольно суровое. Будущий писатель Иван Шмелёв, один из учеников гимназии, вспоминал: «Одиннадцати лет я поступил в гимназию. Здесь меня точно прихлопнуло. Меня подавили холод и сушь. Это самая тяжелая пора в моей жизни – первые годы в гимназии. Тяжело говорить. Холодные сухие люди. Слезы. Много слез ночью и днем, много слез».

Но главной достопримечательностью этого архитектурного шедевра оставалась все-таки решетка. Путеводитель по Москве 1917 года отмечал: «Замечательна великолепная ограда: столбы ее украшены чугунными литыми плитами, на которых изображены виноградные гроздья; промежутки между столбами заняты литой же решеткой красивого рисунка. Прекрасны и ворота с ажурным верхом. К сожа-

лению, все это испорчено густой серой окраской; еще несколько лет тому назад литые были черные и выделялись очень красиво».

А путеводитель 1924 года сетовал: «У дома единственная в своем роде высокая литая чугунная решетка, запутанные узоры которой закрашены малярами».

Сегодня здесь находится Государственная научная педагогическая библиотека имени К.Д. Ушинского. Ворота представлены во всей своей красе.

3 Красный вход в метро

Интересны бывают и ворота под землю. В частности, вход в южный павильон станции метро «Красные ворота». Ее первоначальное название «Красноворотская», а затем на протяжении некоторого времени – «Лермонтовская».

Станцию открыли в 1935 году. Известный архитектор Николай Александрович Ладовский спроектировал павильон, который представляет собой изящную, хотя и далеко не маленькую арку. При этом автор вдохновлялся знаменитыми Красными воротами, стоящими на этой площади с начала XVIII столетия и снесенные в 1927 году.

Что-то общее у этих двух сооружений точно есть. Но не сказать, что слишком много.

4 Каравеллы Колумба

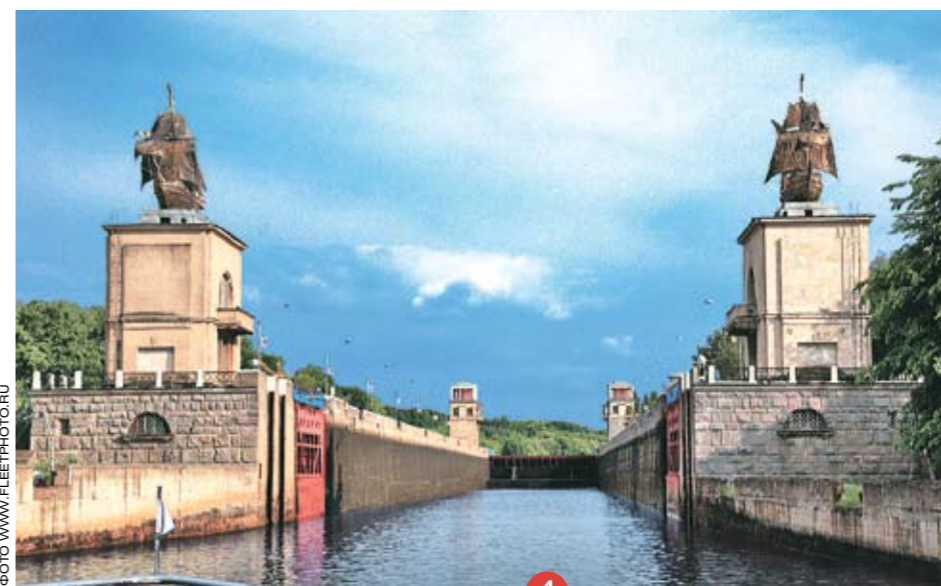
Есть в Московской области и водные ворота. Причем в самом прямом смысле слова. Это шлюзы на канале имени Москвы (до 1947 года – канал Москва – Волга.) И самые красивые из них находятся в городе Яхроме.



И, РАЗУМЕЕТСЯ, В МОСКВЕ ИМЕЮТСЯ ВОРОТА, КОТОРЫЕ, С ОДНОЙ СТОРОНЫ, ВРОДЕ БЫ ЕСТЬ, А С ДРУГОЙ – ИХ И НЕТ. НАХОДЯТСЯ ОНИ ПО БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ НА КОЛЬЦЕ БУЛЬВАРОВ, НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ С РАДИАЛЬНЫМИ УЛИЦАМИ



3 Южный павильон станции метро «Красные ворота»



4 Шлюз № 3 на канале имени Москвы в Яхроме



5 Площадь Никитских ворот

Путеводитель по Московской области 1956 года сообщал: «Город Яхрома расположен в живописной местности на высоком холме близ канала имени Москвы. Въезд в город как бы открывался воротами шлюза канала. Шлюз этот по своему оформлению является одним из наиболее интересных на канале. Гранитные башни, обращенные к Дмитрову, увенчаны медными моделями кораблей – каравелл Колумба. Башни верхней стороны шлюза облицованы белым камнем и серым гранитом. Наверху – легкая колоннада с гербом СССР».

С момента запуска канала прошло два насыщенных десятилетия, однако же он все равно воспринимался как своего рода чудо света.

Писатель Владимир Орлов определил их в начале эссе под названием «Далеко ли поплыли каравеллы»: «Под каравеллами Колумба я вырос. Есть такой город Яхромы, и в детстве я каждое лето проводил в яхромском Красном поселке у тетки. Степенное Подмосковье, рядом княжеский когда-то Дмитров, березы, ели, орешник, бузина на склонах высот Клино-Дмитровской гряды, хлопчатобумажная мануфактура. И вот посредине текстильного городка вознеслись две бронзовые каравеллы. (Теперь-то выяснилось, что не бронзовые. Сталь, дерево, но окрашены под бронзу.) В 30-е годы здесь рыли канал. От Москвы и до Волги. Кто рыл и как рыли, сейчас хорошо известно. Надсмотривал над рытьем недалекий нарком Ягода. Открывали канал уже без него, в 1937 году. При открытии канала белым теплоходом проплыл по каналу Сталин. По злешней легенде, он остановился в яхромском шлюзе № 3, согласился посетить насосную станцию и произнес там краткие, но неизбежно мудрые слова. Якобы и про каравеллы. А каравеллы эти размером, как говорили, с настоящие, а то и побо-

лее их, в 1937 году были поставлены на башнях шлюза № 3. Всюду вдоль канала возникали украшения, достойные декора эпохи: где монумент отцу народов, где девушка-небоскреб с чайкой в руках. А Яхрому на зависть соседней одали каравеллами Колумба. Все сухопутные прежде места от Москвы и до Волги, получившие на канале хотя бы пристани, были объявлены отныне портами пяти морей, а моря, как известно, – племянники океанов. Во всей России лишь в Яхроме океанические ветры дули в паруса каравелл».

Этот шедевр и в наши дни способен поразить воображение.

5 Невидимки из Белого города

И, разумеется, в Москве имеются ворота, которые, с одной стороны, вроде бы есть, а с другой – их и нет. Находятся они по большей части на кольце бульваров, на пересечении с радиальными улицами. Да, некогда здесь и вправду были ворота Белого города, ограждавшего тогдашнюю Москву от многочисленных захватчиков. Но после войны 1812 года крепостную стену снесли, на ее месте обустроили бульвары, а ворота, разумеется, тоже уничтожили, а вот названия ворот остались и даже присутствуют на карте города официальным образом. Не говоря уже о том, что они то и дело фигурируют и в письменной, и в устной речи.

Взять, например, Никитские ворота. Мемуарист Л.И. Арнольд вспоминал: «Тоголь был очень весел и бодр в этот день. Вечером он опять явился к нам в гостиницу. Мы пили чай, а он красное вино с теплой водой и сахаром. В одиннадцать часов я провожал его... до Никитских ворот. Ночь была чудная, светлая, теплая. Тоголь шел очень скоро и все повторял какие-то звучные стихи».

А почт-директор А. Булгаков не без зависти писал: «Дмитрий Каменский купил за 95 тысяч дом Ловбанова-Ростовского у Никитских ворот, отдал его с большим вкусом и давал намеренно для своих именин обед и ужин».

Позднее в этом доме поселились Огарёвы, и уже Герцен сообщал в «Былом и думах»: «Собирались мы по-прежнему всего чаще у Огарёва. Большой отец его переехал на житье в свое пензенское имение. Он жил один в нижнем этаже их дома у Никитских ворот. Квартира его была недалеко от университета, в нее особенно всех тянуло. В Огарёве было то магнитное притяжение, которое образует первую стрелку кристаллизации во всякой массе беспорядочно встречающихся атомов, если только они имеют между собою сродство. Брошенные куда бы то ни было, они становятся незаметно сердцем организма».

Театрал С.П. Жихарев извещал в 1905 году о предстоящем концерте: «На днях, кажется, 2 декабря, в круглой зале Зарубина, у Никитских ворот, дает концерт скрипач Балло, соперник знаменитого Рода, который два года назад обогнал всю Москву волшебным (как тогда говорили) смычком своим».

Анастасия Цветаева вспоминала: «У Никитских ворот был Бартельс. Его мы ужасно любили: небольшой, невысок, уютный. Крутые столики. Мы пили чай, кофе, иногда шоколад. Туда мать нередко водила нас – Андрюшу, Мусю и меня».

Константин Паустовский обозначал дислокацию: «В Москве я поселился в двухэтажном доме у Никитских ворот. Дом этот выходил на три улицы: Тверской бульвар, Большую Никитскую и Леонтьевский переулок. С четвертой стороны он был вилотную прижат к глухой стене – брандмауэру шестизэтажного дома».

Валентин Катаев вспоминал, как поэт-художник Сергей Есенин, облачившись в таинственный плащ и цилиндр, пугал прохожих по ночам: «Особенно испугался один дряхлый ночной извозчик на углу Тверского бульвара и Никитских ворот, стоявший, уныло поджидая седоков, возле еще не отремонтированного дома с сияющими провалами выбитых окон и черной копыто над ними – следами ноябрьских дней семнадцатого года».

Следователь ВЧК Т. Самсонов, рассказывая о прототипе знаменитой «Зойкиной квартиры» М. Булгакова, давал именно такую ориентир: «Зойкина квартира существовала в действительности. У Никитских ворот, в большом доме из красного кирпича, на седьмом этаже поселился квартиру небезызвестной по тем временам содержательницы популярного среди преступного мира, литературной богемы, спекулянтов, растратчиков и контрреволюционеров специального салона для интимных встреч Зои Шатовой».

А Юлия Друнина посвятила Никитским воротам стихи:

*Никитские ворота...
 Вновь влечет
 Меня в кварталы старые упорно.
 Еще он жив –
 Мой скромный старичок:
 Малосенький кинотеатр «Повторный».
 Когда-то был весьма известен он,
 И «вся Москва»
 Толпилась в душном зале.
 Его шкарно звали «Унион»,
 И мы туда с уроков убежали.*

Таким образом, ворота, вот уже два столетия как снесенные, оказались более известны, чем любые, сохранившиеся поныне.