



В столичном Стройкомплексе сообщили, что в составе Юго-Восточной хорды построят два моста. Один — через реку Москва на участке от Курьяновского бульвара до улицы Кантемировская, и второй — через реку Битца на участке от Московской кольцевой автодороги до магистрали «Солнцево-Бутово-Варшавское шоссе».



Северо-Восточная хорда

Завершается строительство Северо-Восточной хорды — одного из ключевых проектов дорожной инфраструктуры Москвы. Бессветофорная магистраль напрямую свяжет север, восток и юго-восток города. Сейчас она готова на 82 процента. Построено восемь из 11 участков магистрали, включая 63 эстакады, тоннель, три моста, пять путепроводов и 15 пешеходных переходов.

Создаем удобные маршруты

Заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев (на фото) в интервью «Вечерке» рассказал, когда столица получит современные хорды — бессветофорные магистрали, которые соединят срединную часть мегаполиса с федеральными трассами.

Андрей Юрьевич, в Москве развернуты грандиозные работы по сооружению новых дорог. В предыдущие годы вводили по 100 и более километров. Какие планы на ближайшие годы? Темпы сооружения новых транспортных связей в столице поистине впечатляют. Москва ежегодно «прирастает» новыми магистралями, идет реконструкция крупных развязок. Эту большую работу ведем более десяти лет, за которые строителями сдано свыше тысячи километров дорог. Это и масштабные проекты — такие, как реконструкция развязок на Московской кольцевой автодороге, сооружение дорог на присоединенных территориях и возведение трех хорд и одной рокады. Также в городе строим удобные подъезды к новым станциям метро,



прокладываем дороги между районами и в современных жилых кварталах. Развитие транспортного каркаса остается приоритетной задачей Строительного комплекса Москвы. В ближайшие три года в наших планах — возведение 272,7 километра дорог, 48 пешеходных переходов, 87 мостов, тоннелей и эстакад. Какие проекты реализуете за это время?

Так, продолжится работа по реконструкции МКАД, где

перечных связей в Новой Москве, развитием дорожной сети на ЗИЛе и в Мневниковской пойме

Андрей Юрьевич, в Москве развернуты грандиозные работы по сооружению хорд и рокады. Когда завершится этот проект?

Ключевым проектом по-прежнему остается строительство хорд. Завершить работы на оставшихся участках планируется в 2022–2023 годах. Магистрали свяжут между собой 73 района столицы и улучшат транспортную ситуацию для 11,4 милли-

Сооружение бессветофорных магистралей завершат в 2023 году

в дополнение к уже обновленным 18 транспортным развязкам сейчас перестраиваются еще четыре. Кроме того, будем работать над формированием по-

на москвичей. Три хорды — Северо-Западная, Северо-Восточная и Юго-Восточная, а также Южная рокада станут одной из основ транспортного каркаса столицы.

Прямая речь

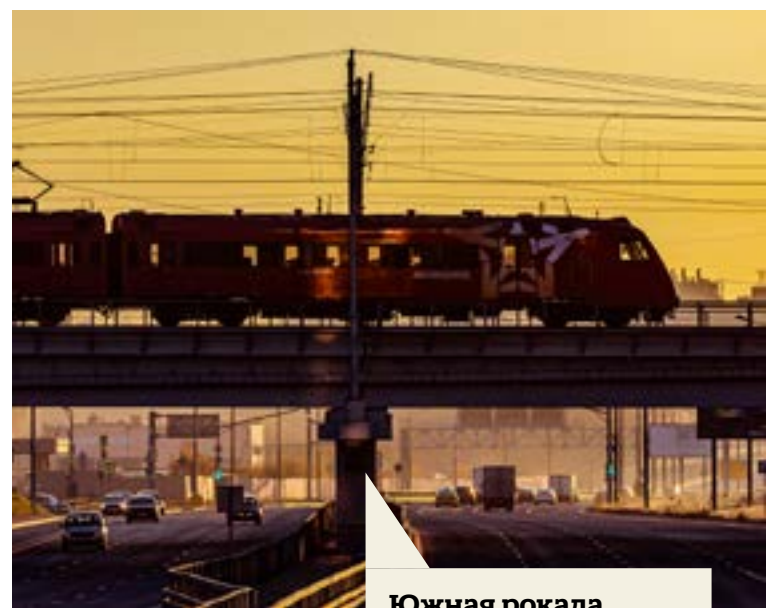


Сергей Собянин
Мэр города
Москвы

Сейчас идет активное строительство и Северо-Восточной, и Южной рокады, и Юго-Восточной хорды. Это последняя стройка, которая замкнет четырехугольник из хордовых магистралей, которые разгрузят Третье транспортное кольцо, МКАД, Садовое кольцо и всю историческую часть. По хордам можно проезжать из одной части в другую, минуя историческую часть города. Их ввод серьезно улучшит транспортную ситуацию в Москве.

Уже сейчас мы видим, как новые магистрали разгружа-

ют существующие районы, повышают транспортную доступность городских районов, помогают выбрать удобные маршруты для автомобилистов.



Южная рокада

Трасса длиной 40 километров (с учетом развязок и дублеров — 65 километров) пройдет от развязки Рублевского шоссе с Московской кольцевой автодорогой до улицы Верхние Поля в Капотне. Цель строительства — создание межрайонной дороги, обеспечивающей диагональную связь между западной, южной и юго-восточной частями города.

Так, уже полностью готова Северо-Западная хорда, которая связала четыре округа столицы и прошла от Ярославского до Сколковского шоссе. В прошлом году мы соединили Северо-Западную и Северо-Восточную хорды. У второй в стройке осталось два участка. Кроме того, в конце года мы утвердили проект планировки участка Юго-Восточной хорды вдоль Каспийской улицы от Кантемировской до Павелецкого направления Московской железной дороги. Сооружение Юго-Восточной хорды завершат до конца 2023 года. Ее открытие завершит формирование системы

хордовых магистралей столицы. Южная рокада также частично готова — уже введены два ее участка. Новая трасса станет дублером МКАД и Третьего транспортного кольца и уменьшит перепробег транспорта, а также обеспечит выход на автодороги М-9 «Балтия» и М-5 «Урал».

В столичном Стройкомплексе сообщили, что Северо-Восточная хорда создаст связь с новой федеральной трассой Москва-Нижний Новгород-Казань. К 2023 году завершатся основные работы на федеральной трассе, которая соединит сразу несколько городов. Автомобилисты попадут на федеральную трассу, минуя проезд через центр Москвы.



Команда профессионалов

Специалисты группы компаний «Моспроект-3» работают над ключевыми транспортными проектами столицы.

Технологии

Работают без остановки транспортных систем

■ Правительство Москвы уделяет пристальное внимание развитию дорожно-транспортной сети столицы. Ключевой элемент программы — создание хордовой системы. Об этом амбициозном проекте мы поговорили с гендиректором группы компаний «Моспроект-3» Анной Меркуловой (на фото). Инженеры холдинга задействованы в реализации наиболее сложных участков магистралей.

Анна Дмитриевна, расскажите, как продвигается создание хордовой системы?

Большая часть магистралей (около 65 процентов) уже доступна для автомобилистов. В нынешнем году ожидается завершение строительства Северо-Восточной хорды внутри МКАД, сейчас ведутся работы на финальном участке от Ярославского до Дмитровского шоссе. Реализация этого сегмента СВХ сопряжена с серьезными техническими сложностями, поскольку он на всем протяжении проходит вдоль Московского центрального кольца.

В рамках данной секции возводится один из самых длинных путепроводов в составе магистрали — 2,4 км. На полукилометровом отрезке

искусственное сооружение проходит непосредственно над путями МЦК. Чтобы избежать влияния строительства на режим функционирования такой важной для Москвы транспортной системы, наши инженеры предусмотрели устройство временных путей. На них перевели составы в период проведения работ.

Если возведение магистрали вблизи Московского центрального кольца связано с технологическими трудностями, почему выбран такой маршрут трассы?

Это связано с плотной застройкой столичного мегаполиса. Сейчас в пределах МКАД практически не осталось коридоров для таких крупных линейных объектов, как хордовые магистрали. Использование потенциала территорий вдоль железных дорог — один из вариантов решения данной проблемы.

Инженеры группы компаний обладают богатым опытом работы в условиях насыщенного городского ландшафта. К примеру, при проектировании эстакады на пересечении Юго-Восточной хорды и Волгоградского проспекта специалисты холдинга индивидуально подошли к подбору диаметра свай. Это позволило сократить их общее коли-

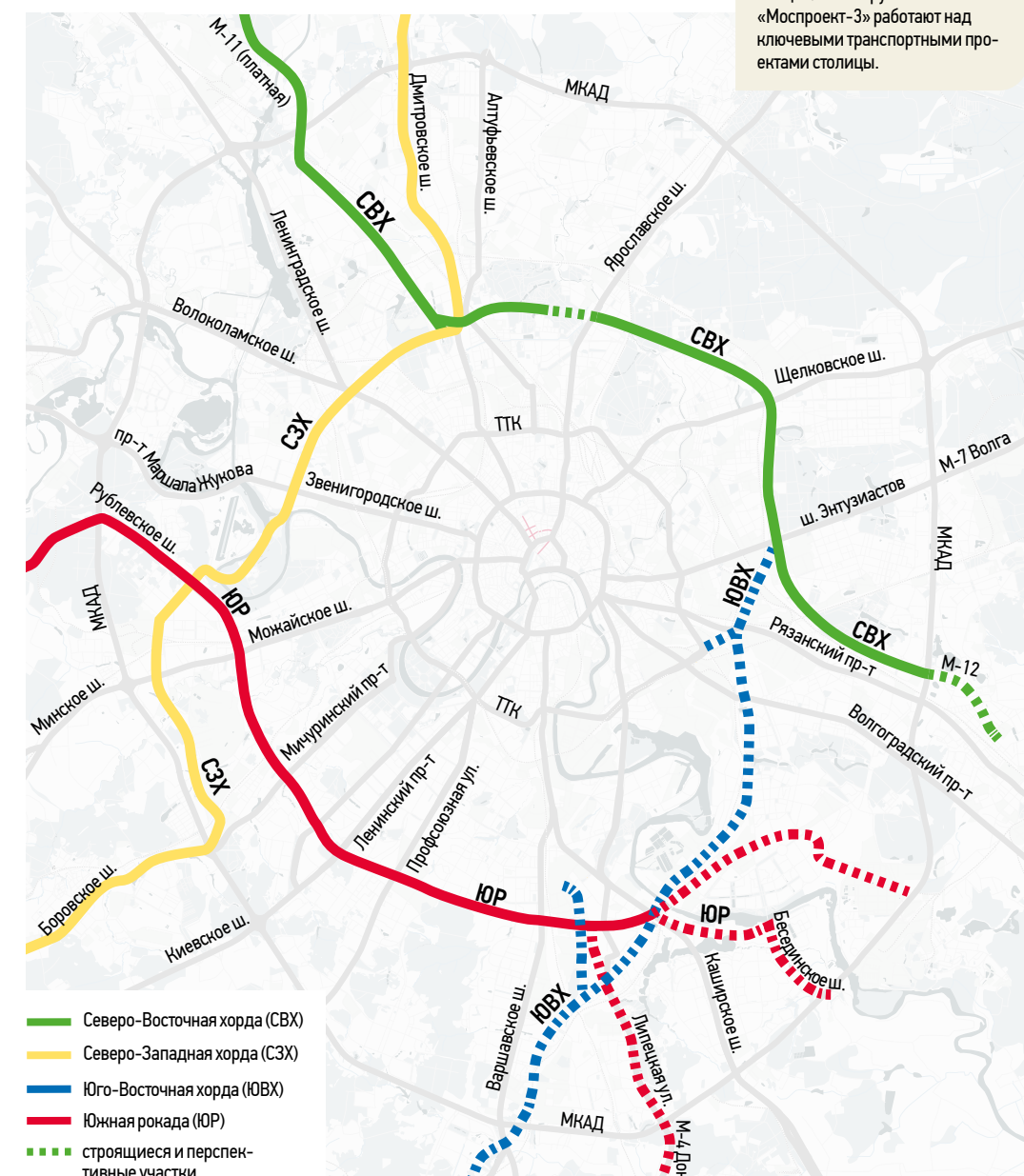
чество и сделать фундамент более компактным.

Кроме того, мы использовали фундаменты на буронабивных столбах — это уменьшило шумовое и вибрационное воздействие на объекты окружающей инфраструктуры, в том числе железнодорожные пути и метрополитен.

Анна Дмитриевна, а как строительство хордовых магистралей повлияло на движение по трассам, которые они пересекают?

Наши специалисты используют широкий арсенал технических решений, которые позволяют не останавливать движение по магистралям в районе проведения строительных работ. В частности, мы используем метод продольной надвигки, при котором пролетные сооружения собираются рядом, а затем перемещаются домкратами в положение, предусмотренное проектом.

Если строительство ведется в месте, где работы не осложняются рельефом или стесненными условиями, инженеры стараются минимизировать количество техники в зонах интенсивного транспортного потока. К примеру, на развязке Юго-Восточной хорды с Волгоградским проспектом в некоторых случаях применяются балочные пролеты, которые изготавливаются на заводе и поставляются на стройплощадку в готовом виде.



Юго-Восточная хорда

Соединит крупные магистрали — Северо-Восточную хорду, Рязанский и Волгоградский проспекты, МКАД с выходом в ТиНАО через магистраль Солнцево-Бутово-Варшавское шоссе.

Подготовили **Василиса Чернявская** (текст);
Юлия Коршунова (дизайн); vecher@vm.ru