

Карабулинская развязка: с неба – под землю?



Так может выглядеть проход под Московским проспектом.

Обсуждаем альтернативные варианты



Вид первой очереди Карабулинской развязки.

Без Карабулинской развязки город может очень скоро оказаться во власти транспортного коллапса. Но сказка о развязке сказывается скоро, ограничиваясь исключительно обновлениями старых проектов, а вот дело по-прежнему стоит на месте. Вопросы, таким образом, возникает множество, но два из них наиболее насущны. Первый: так ли хороша сама идея, если реализовать ее не получается уже почти полвека? И второй: существует ли принципиальная альтернатива этому инженерному решению?

Крепкий орешек

Как известно, первые проекты строительства надземной эстакады, которая должна была разгрузить центр города от автомобильного потока, идущего с южного направления, относятся к шестидесятым годам прошлого века. Уже тогда было понятно, что Московский проспект не справится с постоянно растущим количеством автомобилей, поскольку именно по нему в город въезжает транзитный транспорт с московского, ивановского и костромского направлений. А если учесть еще и личный автотранспорт Ярославцев, который начал расти уже тогда, то тень будущих пробок давно легла на наш город. Кстати, первые варианты эстакады подразумевали не только возведение мостового перехода через Московский проспект в сторону проспекта Фрунзе, но и создание альтерна-

тивы самому Московскому проспекту с выходом эстакады-дублера в створ улицы Гагарина.

Однако Карабулинская развязка оказалась «крепким орешком» уже на стадии проектирования. На условиях конфиденциальности один из известных ярославских мостостроителей пояснил, почему с этим объектом не гладко все это время было даже на бумаге:

— Идеальный мост — это сооружение, соединяющее две точки, между которыми находится понижение рельефа. К примеру, при создании мостового перехода для железной дороги над Московским проспектом было выбрано большое количество земли. В честь этого теперь остановка поблизости и называется «Выемка». Если мы хотим таким же образом построить Карабулинскую развязку, нам придется напрочь срыть весь Московский проспект в районе автовокзала, начиная от улицы Крестовая гора и заканчивая пересечением улицы Гоголя с Суздальским шоссе. Потому что здесь есть возвышение — причем значительное — между стартовой и финишной точками строительства. Понятно, что это нереально. Но не более реально и строительство, например, перехода от улицы Карабулина до Силикатного шоссе через пути СЖД. На восемьсот метров протяженности там приходится около сорока метров набора высоты. Плюс сюда необходимость два раза провести эстакаду над всем

железнодорожным хозяйством, придется пересекать еще и ветку «Ярославль — Кострома», проходящую в этих местах по довольно высокой насыпи, и получаем циклопическое сооружение. Оно прекрасно выглядит в презентациях, но когда начинается реальное проектирование, перед инженерами встают очень сложные задачи. Возможно, именно поэтому проекты так часто меняются, а в презентациях мы видим, как правило, только часть эстакады от Московского проспекта по направлению к проспекту Фрунзе.

Понятно, что все это делает проект Карабулинской развязки весьма затратным не только на стадии реализации, но и в процессе эксплуатации. На три с половиной километра мостового перехода одних только противогололедных реагентов уйдет не меньше, чем на все мосты Ярославля...

Не вверх, а вниз

В поисках альтернативы мы обратились все к тем же документам эпохи СССР, когда Карабулинская развязка только планировалась. Выяснилось, что рассматривалось на самом деле два варианта решения вопроса — эстакада и тоннель до проспекта Фрунзе. Почему на втором поставили крест уже тогда, понятно: были планы создания дублера Московского проспекта, который под землю при всем желании не упрячешь. Но сегодня, когда главной задачей является

именно перенос потока автомобилей в центр города с проспекта Фрунзе, минуя Московский проспект, минусы оборачиваются плюсами.

Во-первых, проход под возвышенностью всегда проще для строителей, чем создание тоннеля «на ровном месте», когда его приходится заглублять. Во-вторых, проходческие работы никак не затрагивают наземные элементы инфраструктуры, что решает вопросы не только с СЖД (а это стратегический объект), но и с возможными транспортными сложностями в период строительства — все автомобилисты помнят свои мучения в годы реконструкции Московского проспекта. В-третьих, проект Карабулинской развязки привязан к имеющейся транспортно-дорожной сети Ярославля. Именно поэтому эстакада на проекте делает плавный поворот от улицы Карабулина до Силикатного шоссе, потом, после Суздальского шоссе, начинает изгибаться в обратную сторону. Тоннели же, как правило, ведут по прямой, что дает выигрыш около километра — если выход тоннеля на проспект Фрунзе предполагается осуществить там же, где сегодня он запроектирован для эстакады.

Одновременно решается множество других вопросов: в тоннеле не выпадают осадки — нет необходимости в противогололедных мероприятиях. ДТП здесь приводит максимум к заторам — из тоннеля не

выпал еще ни один автомобиль. А еще по тоннелю можно провести теплотрассу от ТГК-2 — и решить наконец вопрос зависимости новых микрорайонов от единственной, по сути, котельной АДС...

— Мне нравится идея замены эстакады тоннелем прежде всего тем, что при строительстве Карабулинской развязки город будет вынужден выкупить частные земельные владения в Краснопереконском районе, — заметил глава Краснопереконского и Фрунзенского районов Андрей Удадьцов. — Если все работы будут вестись под землей, выкупать частные земельные владения не придется, бюджет сэкономит значительную сумму — по предварительным подсчетам, до полумиллиарда рублей. Да и ландшафт исторического наследия мы практически не затронем.

Цена вопроса

Естественно, теоретизировать, что лучше, а что хуже, можно только с калькулятором в руках. Чтобы получить конкретные цифры, мы обратились к эксперту — заместителю директора научно-исследовательского проектно-изыскательского института «Ленметрогипротранс» по проектированию автодорожных и железнодорожных тоннелей Андрею Соловьеву.

— Один километр автодорожного тоннеля в текущих ценах стоит от 3,5 до 4 млрд рублей, — сообщил Андрей Николаевич. — Чтобы рассчитать стоимость автодорожного тоннеля в две полосы в одном направлении, умножим 3,5 или 4 миллиарда на 2,8 километра и получим 9,8 — 11,2 млрд рублей. Для четырехполосного сооружения цена увеличивается вдвое и составляет 19,6 — 22,4 млрд руб. Сумма эта ориентировочная, она может быть скорректирована и в сторону увеличения, и в сторону уменьшения и зависит в основном от инженерно-геологических условий строительства и оснащения тоннеля.

Казалось бы, цена вопроса астрономическая. Но и эстакада обойдется не дешевле — по имеющейся информации, только первый этап ее возведения потребует около тринадцати миллиардов рублей. Второй этап еще не обчислен, но вряд ли обойдется дешевле — и тут получается, что, по предварительным подсчетам, рыть тоннель даже выгоднее, чем строить эстакаду.

Анатолий КОНОНЕЦ
Фото из соцсетей

P.S. А что вы думаете по этому поводу? Свое мнение вы можете оставить на наших страницах в соцсетях:
<https://vk.com/club156453852>
<https://www.facebook.com/gorodskie.novosti/>
https://t.me/citynews_ru