

ЗСД СТАРТОВАЛ ЗА СЧЕТ БЮДЖЕТА

В ОКТЯБРЕ ПРОШЛОГО ГОДА СОСТОЯЛОСЬ ОТКРЫТИЕ ПЕРВОГО УЧАСТКА ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ ЗАПАДНОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА (ЗСД). ДАННЫЙ УЧАСТОК СОЕДИНИЛ В ОДИН УЗЕЛ КОЛЬЦЕВУЮ АВТОДОРОГУ (КАД), ЗСД, ДАЧНЫЙ ПРОСПЕКТ И ПРЕДПОРТОВУЮ УЛИЦУ. ОДНАКО ЗА ЭТИМ ОТКРЫТИЕМ ПОСЛЕДОВАЛО ЗАКРЫТИЕ ДОРОГ ЮЖНОЙ ЧАСТИ ГОРОДА ДЛЯ ПРОЕЗДА ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА. ИННА ЛУШИНА

Первая очередь ЗСД включает в себя участок от развязки с КАД в районе нежилой зоны Предпортовая-2 до транспортной развязки на пересечении с Краснопутиловской улицей, а также участок подключения к третьему и четвертому районам Большого морского порта Санкт-Петербурга в створе Автомобильной улицы. Стоимость строительства открытого для движения участка ЗСД оценивается в 18 млрд рублей. Длина введенного в работу участка ЗСД составляет 5,7 км, в том числе 3,2 км основного хода и 2,5 км участка подключения к третьему и четвертому районам Большого морского порта.

Заказчиками строительства выступили городской комитет по благоустройству и дорожному хозяйству и ОАО «Западный скоростной диаметр». Генеральный подрядчик строительства — ОАО «Мостоотряд-19». Строительство первой очереди ЗСД составляет около 18 млрд рублей. Западный скоростной диаметр — это городская платная автомагистраль, соединяющая южные и северные участки Кольцевой автодороги. Общая протяженность магистрали составляет 46,6 км. Весь ЗСД планируется ввести

в строй к 2010 году. Максимальная пропускная способность дороги — 94 тыс. автомобилей в сутки. По информации ФГУ «Дирекция по строительству транспортного обхода», эстакадные участки составят около 55% протяженности магистрали, участки на земляном полотне — 45%. В составе ЗСД предусматривается сооружение 14 транспортных развязок в разных уровнях и уникальных мостовых сооружений с подмостовыми габаритами.

Власти города уверены, что введение в эксплуатацию этого участка позволит обеспечить вывод грузового транспорта из третьего и четвертого районов порта на КАД и основные федеральные дороги страны — М-10 «Россия», М-11 «Нарва», М-2 «Санкт-Петербург — Псков — Беларусь». Поэтому с момента открытия первого участка ЗСД городские власти запретили въезд грузовому транспорту на ряд улиц южной части Петербурга.

Валентина Матвиенко заявляла на открытии, что город ведет переговоры с инвесторами и намерен подписать концессионное соглашение с ними уже до конца года. Однако этого так и не случилось. Ранее в кон-

курсе принял участие только один консорциум — ООО «Западный скоростной диаметр „Невский меридиан“», в который вошли французская Bouygues, немецкая Hochtief, «Базовый элемент», «Мостоотряд-19», а также компании Egis и Strabag AG. Общая стоимость строительства ЗСД в ценах 2008 года оценивается в 175 млрд рублей.

ЗСД планируется построить на концессионных началах за счет средств инвестора (50%), городского бюджета (16%) и федерального инвестиционного фонда (34%). Пока же первая очередь магистрали построена за счет городских денег. Заказчиком выступил комитет по благоустройству и дорожному хозяйству, генеральный подрядчик — ОАО «Мостоотряд-19».

Трассу протяженностью около 46,6 км планируется построить к 2010–2011 годам. Она свяжет Большой морской порт Санкт-Петербурга и основные транспортные комплексы города с обходной дорогой и выходами в Скандинавию. Предполагается взимать плату за проезд по трассе: по 100 рублей для владельцев легковых автомобилей и 150–300 рублей — для грузовиков. Однако, как сообщили в коми-

тете по инвестициям, до момента подписания концессионного договора плата за проезд по открытому участку ЗСД взиматься не будет.

С открытием первого участка скоростного диаметра власти закрыли въезд грузовому транспорту на ряд улиц южной части города. До этого движение грузового транспорта было ограничено Обводным каналом, Невой и Большой Невкой, также проезд был запрещен по Московскому и Приморскому проспектам, набережным — Арсенальной, Выборгской, Пироговской, Ушаковской, по Приморскому шоссе, в поселках Песочный и Белоостров. Теперь ограничения вводятся для движения по территории, ограниченной южным участком кольцевой автомобильной дороги (КАД) от Мурманского шоссе до Таллиннского шоссе: проезд будет запрещен по Волхонскому шоссе, Красносельскому шоссе, Санкт-Петербургскому шоссе, Петергофскому шоссе, улице Зенитчиков, улице Маршала Говорова, улице Трефолева, улице Калинина, Лифляндской улице, набережной Обводного канала, проспекту Обуховской Обороны, Володарскому мосту, Народной улице и Мурманскому шоссе. ■

МЕТРОПОЛИТЕН ПРОРОС ПЯТОЙ ВЕТКОЙ

МЕТРОПОЛИТЕН В ПРОШЕДШЕМ ГОДУ ВСЕ-ТАКИ ОТКРЫЛ ПЕРВЫЕ СТАНЦИИ ФРУНЗЕНСКОГО РАДИУСА, СТРОИТЕЛЬСТВО КОТОРОГО НАЧАЛОСЬ ЕЩЕ 20 ЛЕТ НАЗАД. ПОКА ИЗ ТРЕХ НОВЫХ СТАНЦИЙ — «ВОЛКОВСКОЙ», «ЗВЕНИГОРОДСКОЙ» И «СПАССКОЙ», НА ВХОД И ВЫХОД РАБОТАЕТ ТОЛЬКО ПЕРВАЯ. РАДОСТЬ ОТ ОТКРЫТИЯ НОВЫХ СТАНЦИИ ПАССАЖИРАМ ПОДПОРТИЛО ЛЕТНЕЕ-ОСЕННЕЕ ЗАКРЫТИЕ «ГОРЬКОВСКОЙ» И «ГОСТИНОГО ДВОРА». ИННА ЛУШИНА

20 декабря 2008 года в городе состоялось открытие новой пятой фиолетовой ветки метрополитена. В ее состав сейчас входят станции «Волковская», «Спасская» и «Звенигородская». Однако только первая из них готова к работе на вход и выход, остальные же в ближайшее время будут работать как транзитные и пересадочные. Это первые станции Фрунзенского радиуса, строительство которого началось еще 20 лет назад.

Станция метро «Волковская» находится на Касимовской улице, прямо напротив Волковского кладбища. Рядом к новой станции примыкает перехватывающая парковка. Как ожидают власти города, она сможет облегчить жизнь жителям Фрунзенского района города, которые уже многие годы вынуждены добираться до центра города преимущественно наземным транспортом.

По словам Вадима Тюльпанова, председателя законодательного собрания Санкт-Петербурга, новая ветка петербургского метрополитена пересекает пять рек и каналов, через которые были построены мо-

сты. Только в прошлом году на строительство Фрунзенского радиуса город затратил 13 млрд рублей.

Станция «Спасская» планировалась как пересадочная на станции «Садовая» и «Сенная», станция «Звенигородская» — как пересадочная на «Пушкинскую». На пересадочном узле «Спасская — Сенная» будут использоваться новые эскалаторы производства Кировского завода. Эти эскалаторы будут изготовлены по новым технологиям — движущий механизм находится снизу, а не с боков. Такая конструкция позволит установить вместо трех старых эскалаторов четыре новых. По информации пресс-службы ГУП «Петербургский метрополитен», Кировский завод должен поставить новые эскалаторы до 1 февраля этого года.

Как сообщают в пресс-службе Петербургского метрополитена, пока сохраняется старая схема движения метрополитена — от станции «Улица Дыбенко» до станции «Комендантский проспект» поезда следуют напрямую без изменений. Однако после введения в работу станции «Спасская»

будет запущена новая проектная схема движения: четвертая линия (желтая ветка) будет начинаться от станции «Улица Дыбенко» и заканчиваться станцией «Спасская». По фиолетовой ветке, пятой линии метрополитена, поезда в наступившем году будут идти от станции «Волковская» до «Комендантского проспекта» через станцию «Садовая». Плакаты с новой схемой петербургского метрополитена уже есть в вестибюлях большинства станций. В дальнейшем планируется продление четвертой линии метрополитена до станции «Театральная». После пуска пересадочный узел «Садовая» — «Сенная площадь» — «Спасская» будет самым крупным в петербургском метрополитене.

В октябре жители Петроградской стороны стали заложниками транспортного коллапса из-за закрытия станции «Горьковская» на капитальный ремонт. Станцию закрыли на срок в 14 месяцев. В первый рабочий день после ее закрытия на станции «Петроградская» произошло столпотворение. «Петроградка» не могла справиться с наплывом пассажиропотока, что

привело к давке. Силами городского комитета по транспорту были организованы дополнительные наземные автобусные и трамвайные маршруты — но и это не привело к улучшению транспортной ситуации: люди были вынуждены стоять в многочасовых пробках. По оценкам специалистов комитета по транспорту, ежедневно через станцию проходил пассажиропоток в 80 тыс. человек. За время ремонта «Горьковской» планируется полностью заменить бетонные зонты наклонных ходов, которые защищают станцию от воды, отремонтировать непосредственно сами наклонные ходы и расширить вестибюли станции. Подрядные работы выполняет ОАО «Метрострой». Из городского бюджета на капитальный ремонт станции метро «Горьковская» будет выделено 136 млн рублей.

Это уже второе закрытие за прошедший год — в августе была обнаружена трещина на наклонном ходу станции метро «Гостиный двор», что стало веской причиной для ее закрытия. Срок капитального ремонта «Гостинки» пока не определен. ■