



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

СОГЛАСНО КОНТРАКТУ, ПОДПИСАННОМУ МЕЖДУ ГОРОДОМ И «МОСТОСТРОЕМ № 6», ПОДРЯДЧИК ДОЛЖЕН БЫЛ ОТКРЫТЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ЮЖНОЙ И СЕВЕРНОЙ НАБЕРЕЖНЫМ ОБВОДНОГО КАНАЛА В ДЕКАБРЕ 2013 ГОДА. ОДНАКО ПОЗЖЕ ВЛАСТИ УБЕДИЛИ ПОДРЯДЧИКА ПЕРЕЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТ НА БОЛЕЕ РАННИЙ СРОК СДАЧИ

41 → ПРОВАЛЫ Контракт на строительство развязки на Пироговской набережной был подписан городом с ЗАО «ПО „Возрождение“» в конце 2010 года на сумму 2,7 млрд рублей. Согласно договору, окончание работ должно было состояться в июне 2012 года. Из-за сложностей ГУП «Водоканал» со строительством коллектора и с переносом коммуникаций на объекте город заключил с подрядчиком дополнительное соглашение, согласно которому строительство развязки на Пироговской набережной должно было быть завершено до 25 декабря 2012, причем без закрытия набережной для движения транспорта. Город пошел навстречу подрядчику и закрыл набережную с 20 апреля ради того, чтобы тоннель был построен до конца года. Однако сроки открытия движения в разное время назывались разные, и в итоге город согласовал «Возрождению» новый график работ, согласно которому набережная будет открыта лишь ко Дню города, 27 мая 2013 года.

До конца 2012 года должно было быть пущено движение и по северному участку ЗСД, который строит ОАО «Мостоотряд № 19» за 14,1 млрд рублей. Еще осенью специалисты и источники, знакомые с ходом строительства, говорили, что сдать эту часть трассы в 2012 году нереально. В середине декабря это официально подтвердил Георгий Полтавченко, заявивший, что северная часть ЗСД будет сдана в июне 2013 года. В числе причин срыва сроков строительства источник ВГ, знакомый с ситуацией, называет дополнительное строительство путепровода на Приморском проспекте через улицу Савушкина, вынужденный вынос газопровода, отсутствие четкого решения о том, будет ли построен новый зоопарк в Юнтолово, неподалеку от платной трассы, и задержку ПО «Возрождение», субподряд-

чика строительства. В самом «Возрождении» отрицают обвинение в задержке сдачи возведения участка самой трассы длиной около 6 км и развязки на примыкании ЗСД к автодороге Е18 «Скандинавия» и, наоборот, обвиняют ОАО «Мостоотряд № 19» в задолженности в 640 млн рублей.

Пока же задерживается возведение ЗСД за бюджетный счет, работы по центральному участку стоимостью 82,9 млрд рублей, который будет возведен за счет консорциума «Магистраль Северной столицы» (МСС, состав его владельцев входят ВТБ, Газпромбанк, Astaldi, Mega Yapi, IC, GPB Infrastructure), в 2012 году так и не начались. В конце декабря 2011 года правительство Петербурга и МСС подписали соглашение о государственно-частном партнерстве, согласно которому подрядчик принял на себя обязательства построить центральный участок трассы за три года. В июне 2012 года сторонами были подписаны финансовые документы, включающие в себя прямое и кредитное соглашение, а также подрядный контракт. Однако сторонами была подписана вторая редакция соглашения лишь 20 декабря: в течение полугода банки и город распределяли финансовые риски.

Неизменными остались сроки строительства центрального участка ЗСД — партнер обязан построить его за 36 месяцев с момента подписания соглашения. В МСС планируют, что непосредственная стройка начнется в феврале 2013 года, то есть центральный участок ЗСД будет сдан как минимум в феврале 2016 года. Ранее речь шла о запуске полной трассы в конце 2014 — начале 2015 года.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ МЕТРО Приятным транспортным приобретением для горожан в 2012 году стали открытые в конце

декабря новые станции метро «Международная» и «Бухарестская». Две станции Фрунзенского радиуса были открыты в один день, 28 декабря, хотя ранее планировалось сдать их в августе прошлого года. Вестибюли обеих, теперь уже традиционно для новых станций метро, расположены в торговых центрах. Станции стали долгожданными для жителей Фрунзенского района: в первый день работы обеими станциями воспользовались 24 тыс. пассажиров.

Правда, развитие метрополитена не всегда делает жизнь горожан удобнее: работы по подготовке стройплощадки и непосредственному строительству второго выхода из станции «Спортивная» (севернее дома 26А по набережной Макарова на Васильевском острове, стоимость работ — 6,7 млрд рублей) значительно усложнили жизнь василеостровцев. Еще летом, за полгода до результатов конкурса, на котором разыгрывалось право построить «Спортивную-2», ОАО «Метрострой», единственный строитель петербургской подземки, начало подготовительные работы в районе набережной Макарова и Малого проспекта В.О., которые значительно повлияли на транспортную обстановку на острове. Осложняло ее и то, что изначально работы не были согласованы подрядчиком с ГАТИ и администрацией Василеостровского района, что приводило к многочисленным пробкам в районе набережной. Новый вестибюль должен появиться летом 2015 года, соответственно, до этого момента транспортная напряженность в этом районе будет сохраняться.

Сложностей жителям Васильевского острова добавила и реконструкция Дворцового моста, начавшаяся в сентябре минувшего года. Подрядчик непростых

работ ЗАО «Пилон» (стоимость контракта 2,69 млрд рублей) должен реконструировать мост до конца мая 2014 года, ведя работы только в ночное время, в дневное время для движения транспорта закрываются по одной-две полосы. Полностью движение по мосту было закрыто лишь два раза в выходные дни для замены разводной конструкции моста. Однако вкуче с ограничениями на набережной Макарова сокращение числа полос для проезда на Дворцовому мосту в дневное время для автомобилистов стало еще более мучительным.

БЕЗ ЛОГИКИ Денис Шубин, председатель Всероссийской общественной организации защиты прав участников дорожного движения «Автоклуб А24», считает, что транспортная ситуация в городе не может меняться к лучшему на фоне прогрессирующего уровня автомобилизации. «Основная проблема в Петербурге — отсутствие согласованности в закрытии и открытии транспортных объектов. Логика никакой нет, организацией движения в городе никто не занимается. Объездные пути у нас определяются за два дня до закрытия важнейших трасс. И пока эту проблему никто из чиновников не считает проблемой, транспортная обстановка в городе не изменится», — полагает господин Шубин.

Юрий Чижов, руководитель Северо-Западного отделения Международной академии транспорта, уверен, что транспортную ситуацию ухудшает отсутствие новых паркингов и парковочных мест при сносе старых гаражей, уплотнительная застройка, не растущая привлекательность общественного транспорта и плохое состояние дорожного покрытия, особенно в отдаленных районах города. ■