

ДИАМЕТР СОЕДИНИЛ СЕВЕР И ЮГ

В 2016 ГОДУ В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАВЕРШИЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО РЯДА ЗНАКОВЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ, СРЕДИ КОТОРЫХ ЗСД ЗА 210 МЛРД РУБЛЕЙ И УЧАСТОК ТРАССЫ А181 «СКАНДИНАВИЯ» ОТ ПЕТЕРБУРГА ДО АВТОДОРОГИ ПАРГОЛОВО — СИМАГИНО ЗА 11,2 МЛРД РУБЛЕЙ. КРОМЕ ЭТОГО, В ПРОШЛОМ ГОДУ СМОЛЬНЫЙ НАЧАЛ ВВОДИТЬ ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ, КОТОРЫЕ ДОСТРАИВАЛИСЬ ЗА ОБАНКРОТИВШИМИСЯ УЧАСТНИКАМИ РЫНКА, В ЧАСТНОСТИ, ЗА КОМПАНИЕЙ «МОСТОСТРОЙ № 6». СВЯТОСЛАВ ФЕДОРОВ

2 декабря 2016 года был открыт центральный участок ЗСД, строительство которого началось в марте 2013 года, общая длина платной трассы составила 46,6 км. В итоге с севера на юг Петербурга можно проехать за двадцать минут, отмечают в консорциуме ООО «Магистраль Северной столицы» (МСС), который занимался строительством объекта и эксплуатацией его действующих участков (в состав МСС входят «ВТБ Капитал», Газпромбанк, а также итальянская компания Astaldi и турецкие Ictas Insaat и Mega Yapi). Объем инвестиций в создание всего ЗСД исчисляется суммой в 210 млрд рублей.

Ввод центрального участка ЗСД изменил схему движения автомобилей на Васильевском острове. Пока же весь транспорт, съезжающий с платной дороги, направили через построенную развязку налево — на Морскую набережную в сторону Наличной улицы, а не через узкие проезды к улице Кораблестроителей, как предполагалось ранее. Эксперты отмечали, что новая схема немного облегчит жизнь острова, но огромный поток транзитного транспорта никуда не денется. По мнению Владимира Валдина, эксперта МОО «Город и транспорт», пока не будут введены все очереди строящегося сейчас продолжения набережной Макарова, любая схема движения принесет проблемы жителям Васильевского острова. Ее строительство идет в несколько этапов. К осени 2017 года новый участок набережной доведут от Адмиралтейского проспекта до проспекта КИМа, а во втором квартале 2018 года дорогу соединят со старой частью существующей набережной Макарова. В рамках этой стройки запланирован мост через реку Смоленку, а также подключение дороги к строящемуся Серному мосту через Малую Неву. В перспективе до 2020–2021 годов городские власти планируют построить еще три съезда с центрального участка ЗСД — на Шуваловский проспект, Новое шоссе и Шкиперский проток.

Первые пару месяцев с момента запуска центрального участка ЗСД движение по нему происходит бесплатно — на оформление документов требуется время, потому плату начнут взимать не ранее середины февраля 2017 года. Впрочем, стоимость проезда как по центральному участку ЗСД, так и по всей магистрали с учетом ввода нового куска дороги пока не определена. По данным BG, плата за проезд по всей магистрали может составить около 300 рублей. При этом с вводом платы за центральный участок поменялись тарифы и на проезд по южному и северному участкам ЗСД. Личное мнение Алексея Бнатов, генерального директора ООО «МСС», гласит, что «300 рублей будет недостаточно». «Но, возможно, плата будет ниже. Мне кажется, что за такую дорогу и за такой комфорт, за воз-



АНТОН ВЯЛАНОВ

СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА КАК ПО ЦЕНТРАЛЬНОМУ УЧАСТКУ ЗСД, ТАК И ПО ВСЕЙ МАГИСТРАЛИ С УЧЕТОМ ВВОДА НОВОГО КУСКА ДОРОГИ ЕЩЕ НЕ ОПРЕДЕЛЕНА — ПОКА ДВИЖЕНИЕ ПО ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ТРАССЫ БЕСПЛАТНОЕ

можность проехать через весь город плата может быть выше», — прокомментировал господин Бнатов. Но многие пользователи ЗСД с ним не согласны и считают, что проезд по ЗСД должен быть вообще бесплатным, так как в большей степени трасса строилась за бюджетные деньги. В связи с этим 5 января 2017 года протестующие против платного проезда по ЗСД дальнбойщики (около десяти человек) заблокировали подъезды к магистрали. В итоге полиция задержала одного из участников акции. В МСС допустили, что могут подать иски о компенсации причиненного материального ущерба к протестующим.

Между тем лидер фракции «Яблоко» в петербургском ЗакСе Борис Вишневский также считает, что требование платы за проезд по ЗСД, построенному или за счет бюджета, или за счет контролируемых государством банков, совершенно неправомерно. Кроме этого, депутат требует раскритерить концессионное соглашение ЗСД. Подобный запрос он направил губернатору Петербурга Георгию Полтавченко. Ранее «яблочник» уже просил об этом вице-губернатора Игоря Албина, но получил отказ. Чиновник ссылаясь на то, что власти не могут показать соглашение «без согласия всех сторон соглашения о ГЧП и кредиторов».

«СКАНДИНАВИЯ» МЕДЛЕННО РАСШИРЯЕТСЯ В ушедшем 2016 году состоялось открытие движения еще на одном стратегически важном дорожном объекте федерального значения — на участке трассы А181 «Скандинавия» (с 44-го по 52-й км), частично проходящем по территории Петербурга и затем от границы города и Ленобласти и до пересечения с автодорогой Парголо-

во — Симагино. Общая стоимость работ составила 11,2 млрд рублей. ФКУ «Севзапуправтодор» планирует, что в 2017 году окончательно завершатся работы по первому этапу реконструкции трассы «Скандинавия» — от Петербурга до поселка Огоньки в Ленобласти (с 47-го по 65-й км). Также в следующем году будет объявлен конкурс на второй этап работ, с 65-го по 100-й км, за 17,7 млрд рублей. Полностью федеральная дорога будет расширена с двух до шести полос к 2028 году, на эти работы потребуется около 90 млрд рублей.

После реконструкции трасса «Скандинавия» повысит свою техническую категорию до первой. Дорогу расширят с двух до шести полос, она будет учитывать новые габариты и нагрузки, а все транспортные развязки и мосты, попадающие в зону производства работ, будут реконструированы. Расчетные сроки окончания строительства трассы «Скандинавия» — 2028 год, но все зависит от того, будет или не будет заложено финансирование, говорят в ФКУ «Севзапуправтодор». Следует отметить, что деньги на реконструкцию трассы «Скандинавия» заложены в ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы» в размере 32 млрд рублей. Планируется, что в ФЦП, которая будет принята с расчетом до 2025 года, на эту дорогу денег добавят.

РЕПИНО РАЗВЯЗАЛИ Осенью 2016 года КРТИ частично открыл новую путепроводную развязку над Выборгской железнодорожной линией в поселке Репино стоимостью 2,2 млрд рублей. До этого более полугода автомобилисты ездили по временной схеме, согласно которой рядом с

виадуктом работал светофор. Однако во всех направлениях развязка заработает только к весне 2017 года. Этот объект начала строить компания «Мостострой № 6» еще в 2013 году. Переезд был необходим в связи с запуском скоростных поездов «Аллегро». Но летом 2015 года работы были остановлены из-за финансовых трудностей подрядчика. В декабре 2015 года Смольный открыл движение на построенном участке Зеленогорского шоссе — из Зеленогорска в сторону Петербурга. Но уже весной 2016 года «Мостострой № 6» был признан банкротом и работы так и не завершил, хотя развязка была практически готова. Достройкой объекта занималась компания «АБЗ-Дорстрой». Более того, летом 2016 года Смольный объявил конкурс за 450 млн рублей на завершение реконструкции Зеленогорского шоссе и окончание работ на уже открытой развязке. В числе прочего подрядчику нужно наладить наружное освещение, смонтировать шумозащитные экраны, сделать дождевую канализацию и завершить перекладку сетей. Объект должен быть открыт до 1 мая 2017 года.

ПЕРВЫЙ ЭТАП ОБОРОННОЙ УЛИЦЫ

1 декабря 2016 года Смольный запустил движение на реконструированном участке Оборонной улицы — от улицы Веры Слуцкой до Тверской улицы и построенного моста через Ижорский пруд за 1,2 млрд рублей. Хотя изначально по этой части улицы движение должно было быть пущено еще в начале 2016 года, но конкурс дважды отменялся из-за жалоб ООО «Спецстрой» в ФАС. Участок длиной 2 км очень важен для транспортного обеспечения нового изолятора «Кресты-2», нормальных подъездных путей к которому до сих пор не построили. Подрядчиком строительства выступило ЗАО «АБЗ-Дорстрой».

При этом в ноябре Смольный объявил конкурс на поиск подрядчика на второй этап реконструкции Оборонной улицы за 4 млрд рублей. Объект по планам властей должен быть построен к декабрю 2018 года. Тендер выиграл все тот же «АБЗ-Дорстрой».

Но АО «ПО „Возрождение“», заявка которого не была допущена к участию на этапе предквалификационного отбора, подало в ФАС жалобу. Антимонопольное ведомство поддержало жалобу и постановило расторгнуть конкурс. КРТИ обжаловал это решение в суде и все равно заключил договор с ЗАО «АБЗ-Дорстрой». Судебные разбирательства продолжаются. Если суд встанет на сторону ФАС, то КРТИ придется расторгнуть договор с подрядчиком, а конкурс объявлять снова. В таком случае это скажется на сроках ввода объекта, без которого будет сложно функционировать новому изолятору «Кресты-2», хотя переезд последнего пока так и не состоялся. ■